

TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RS // YAMAHA MT-07 // DUCATI STREETFIGHTER V4S

MOTOCICLISMO



COMPARATIVA SUPERBIKE

LAS MOTOS MÁS RÁPIDAS DEL MUNDO

BMW M 1000 RR / DUCATI PANIGALE V4S / HONDA CBR1000RR-R SP

SUPERPRUEBA

KAWASAKI
Z900 SE



PRESENTACIÓN
YAMAHA R9

2.659

ABRIL 2025

6€



8 414520 000020

The LS2 logo is located in the top right corner, consisting of the letters 'LS2' in a white, italicized, sans-serif font on a red rectangular background.A full-page background image featuring a motorcyclist in a grey suit and helmet riding a black and red motorcycle. The bike is performing a wheelie, kicking up a large cloud of dust. In the background, a large, dark, carbon-fiber helmet with 'LS2' branding is suspended in the air. The scene is set in an industrial environment with a fiery orange and yellow glow in the background, suggesting a fire or explosion.

**UNLEASH
THE FIRE**

FF807

DRAGON



100% CARBONO

in f @ v

www.LS2helmets.com



¡Descubre más!

EDITORIAL

TIEMPOS CONVULSOS

Este primer trimestre de 2025, la verdad es que no ha estado precisamente carente de noticias. No es que el mundo sea una balsa de aceite normalmente, los conflictos no han tenido jamás un respiro, pero también estábamos acostumbrados, y todavía creemos que es así, a que no nos atañesen mucho. Ahora nos asaltan con informaciones sobre que tenemos que prepararnos poco menos que para la guerra, y que el abandono de los Estados Unidos a proporcionarnos seguridad y la amenaza de Rusia, van a crear un nuevo orden mundial. Todo eso, que parece que nos afecta como ciudadanos, también parece extenderse a nuestra pequeña parcela de las dos ruedas. El nombre de Harley-Davidson ha saltado a la palestra a colación de la guerra arancelaria que se prepara entre USA y nuestra UE. Parece que el Estado de Wisconsin es uno de los elegidos en la selección de lugares en los que concentrar la respuesta comercial. Parece que los planes son que la UE restablezca los aranceles de 2018 y 2020 a partir del 1 de abril e introduzca contramedidas adicionales a mediados de abril. Entonces la medida afectó a las dos mayores firmas americanas, tanto a la propia Harley-Davidson como a Indian, aunque ahora parece que la segunda se puede ver menos afectada por haber trasladado parte de la producción a Polonia. Se añadirá un arancel adicional del 50 % a las motos de más de 500 cc a partir del 1 de abril y, en una segunda fase, a partir del 13 de abril, también en las de menos de 500 cc, y puede que eléctricas. La ACEM, que es la asociación de fabricantes europeos ya ha avisado de las relaciones industriales y económicas en nuestro sector, con un elevado número de exportaciones a EE.UU. Sin embargo, nuestro sector no parece que tenga un peso suficiente para que se le tenga en cuenta. Esto puede afectar especialmente a firmas como KTM, ya que el mercado estadounidense es muy importante en el sector off road, especialmente en el motocross. La marca austriaca las ha pasado canutas para lograr salir de su crisis financiera, y ha empezado a fabricar de nuevo en el mes de marzo, pero necesita todavía encontrar recursos económicos y que las ventas de sus productos se reactiven. Suenan diferentes nombres para aliviar su economía, con el de la firma china CFMoto como uno de los que lo hacen con más intensidad. Todo esto se produce en un momento de cambio

**NUESTRO HOSPITALITY
MOTOCICLISMO CUENTA DESDE
EL GP LO QUE NO VES EN TV**



en el mercado, con una buena parte del catálogo renovándose para acatar la homologación Euro 5+. Como vais a poder ver en los próximos números, la lista de presentaciones de nuevos modelos es interminable, casi no tenemos espacio para hacernos eco de otros temas, aunque no podamos abandonarlos. Prueba de ello es nuestra habitual comparativa con las mejores superbike del momento. Como el año pasado hemos contado con las tres más eficaces y hemos realizado una exhaustiva prueba en el Circuito de Valencia, todavía en las fechas en las que acudimos, con sus accesos afectados por la tremenda riada de la DANA.

Tampoco Jerez se ha librado de las lluvias torrenciales de marzo en el Sur de Andalucía, hasta el punto que la presentación de la Yamaha R9 tuvo que desplazarse al nuevo Circuito de Carmona porque los boxes estaban inundados y la pista en algunos puntos era un verdadero lago. Hasta principios de abril no se ha conseguido limpiar la pista y dejarla en condiciones, de manera que parece que tendremos asegurado el primer GP a finales de este mes. MotoGP inició una nueva temporada y, aunque muchos ya lo auguraban, estamos asistiendo a una demostración de dominio absoluta por parte de un Marc Márquez que parece que ha encontrado en su Ducati el arma definitiva para arrasar en las carreras. Para algunos este dominio será un aburrimiento, para otros una total satisfacción después de lo sufrido con su lesión y el desastre mecánico de Honda.

Este año, además de nuestra información habitual en nuestra página web y esta revista, hemos añadido un nuevo formato de información, el vídeo. Nuestro Hospitality MOTOCICLISMO, se ha convertido aprovechando la plataforma YouTube y nuestro canal de vídeo, en el escenario perfecto para hablar en directo cada día de lo que ha sucedido más allá de lo que podemos ver en las retransmisiones. Nuestros colaboradores Borja González y Mela Chércoles, que por cierto son los dos únicos que siguen por completo el campeonato en vivo, os cuentan lo que piensan y dicen los pilotos, lo que sucede entre bastidores, y lo que podemos esperar en el futuro. **M**

MOTOCICLISMO

Directora General Motor: María Wandosell Alcina
Consejero Editorial Honorífico de Motos:
Augusto Moreno de Carlos
Director: Pepe Burgaleta
Directora de Arte: Virginia Ortiz

Redacción: Chechu Lázaro, Santiago Ayala
y Marcos Abelenda.

Colaboradores y Corresponsales: Juan Pedro de la Torre,
Dennis Noyes, Joan Carles Orengo, Keko Ochoa, Roberto
Ruiz, Emilio Scotto, Mónica Pino, Neil Spalding, Adam
Child, Manolo López, Mariano Urdín, Kevin Cameron y
Carlo Pernat. Fotografía: Alejandro Cubino, Félix Macías
y Jaime Olivares.

Departamento de Arte: Ana Callejo, Ramón Cánovas,
Francisco Javier Hernández y Cristina Ruiz.

Tecnología Editorial: Tomás García (Director),
Alberto Vicente (Adjunto al Director).

Producción: Manuel Torres.

Publicidad: Raúl Moreno rmoreno@slib.es
Client Services: Begoña Calvo y Raquel Carrasco
coordinacionpublicidad@slib.es.

Eventos Motor: Raúl Moreno (Director)
eventos_motor@slib.es

SPORT LIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero RRHH y Operaciones: Carlos Martínez

Sede Madrid: Tel.: **91 347 01 00**.
Nestares, 20. C.P. 28045 Madrid.

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:
Email: suscripciones@slib.es Teléfono: **91 060 44 83**
Web: suscripciones.sportlifeiberica.es
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.
Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Información puntos de venta:
encuentratukiosco@logista.es

MOTOCICLISMO contiene material editorial de la revista
alemana editada por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG

MOTORRAD

Imprime: ROTOCOBRI Ronda de Valdecarrizo nº 13.
28760 Tres Cantos (Madrid).
Distribuye: Compañía de Distribución Integral de
Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 - Edif. B
- Pol. Ind. Polvoranca - 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.:
91 665 71 58.
Transporte: Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206
Loeches A Torrejon De Ardoz (km 4.500), Loeches
(Madrid) - Tfno.: 918 30 45 91

Depósito legal: M-197 - 1958

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos,
dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización.
Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de
Información (ARI) y de la Sección española de la Federación
Internacional de la Prensa Periódica (FIPP). Precio: 6 euros,
IVA incluido. Canarias: 6,15 euros, gastos de transporte
incluidos. Ceuta y Melilla: 6 euros, gastos de transporte
incluidos. Printed in Spain

ARI
Asociación de Revistas de Información

FIPP

EMPRESAS POR LA
MOVILIDAD
SOSTENIBLE

PEFC
PEFC/14-38-00296

PEFC Certificado
El papel de esta
publicación procede
de bosques
gestionados de forma
sostenible
www.pefc.es

www.motociclismo.es
[motociclismo.es](https://www.facebook.com/motociclismo.es)
[@motociclismo_es](https://www.instagram.com/motociclismo_es)
motociclismo@slib.es
[motociclismo_es](https://www.instagram.com/motociclismo_es)



76
SUPERPRUEBA
KAWASAKI
Z900 SE



126
MOTOGP



102
INFORME
BOMBILLAS

- 3 EDITORIAL**
Tiempos convulsos
- 6 HARLEY-DAVIDSON**
FLTRXRSE CVO
ROAD GLIDE RR
De la calle al circuito y viceversa
- 8 MOTOFLASH**
La actualidad del motociclismo
- 12 YAMAHA R9**
La vertiente deportiva
- 16 DUCATI STREETFIGHTER V4**
La máxima expresión
- 20 PIAGGIO LIBERTY 125/S**
Fórmula renovada
- 24 CFMOTO 125NK**
Deportiva A1
- 28 YAMAHA MT-07 / Y-AMT**
Ahora, con cambio automático
- 32 YAMAHA TRACER9 GT**
Una sport touring ahora
más turística
- 36 APRILIATUAREG 660 RALLY**
Mirando al desierto
- 40 DUCATI**
STREETFIGHTER V2
A imagen y semejanza de
sus mayores

SUMARIO

Nº 2.659 // Abril 2025



MOTOS EN ESTE NÚMERO



36	APRILIA TUAREG 660 RALLY
56	APRILIA TUONO 457
86	BMW M 1000 RR
24	CFMOTO 125NK
86	DUCATI PANIGALE V4 S
40	DUCATI STREETFIGHTER V2
16	DUCATI STREETFIGHTER V4 S
68	HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE ULTRA
6	HARLEY-DAVIDSON FLTRXRSE CVO ROAD GLIDE RR
112	HARLEY-DAVIDSON MODEL J 1921
86	HONDA CBR1000RR-R SP
52	INDIAN CHIEFTAIN POWERPLUS LIMITED
76	KAWASAKI Z900 SE
120	KTM EXC
72	LIVEWIRE S2 ALPINISTA
64	MOTO GUZZI V7 SPORT
20	PIAGGIO LIBERTY 125/S
44	TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RS
28	YAMAHA MT-07 / Y-AMT
12	YAMAHA R9
48	YAMAHA TMAX / TECHMAX
32	YAMAHA TRACER9 GT
122	YAMAHA YZ450F
60	ZONTES 703X

44	TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RS La gran naked británica
48	YAMAHA TMAX / TECHMAX El scooter deportivo por excelencia
52	INDIAN CHIEFTAIN POWERPLUS LIMITED Una bagger con garra
56	APRILIA TUONO 457 Una streetfighter para gente joven
60	ZONTES 703X Una nueva trail entra en escena
64	MOTO GUZZI V7 SPORT Roadster clásica
68	HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE ULTRA Turismo by Harley
72	LIVEWIRE S2 ALPINISTA Eléctrica y deportiva
76	UN PASO MÁS Superprueba Kawasaki Z900 SE
86	QUÉ LOCURA Comparativa de tres superbikes
98	NACE UNA ESTRELLA Historia de la MV Agusta F4 Serie Oro
102	¡MÁS LUZ! Informe bombillas para moto

108	LIBROS Últimas novedades editoriales
110	EQUIPAMIENTO Accesorios y novedades
112	CLASSIC CLUB Harley-Davidson Model J 1921
116	MOTOFLASH OFFROAD Las noticias de la moto de campo
118	EQUIPAMIENTO OFFROAD Ponte al día
120	ALMA LIBRE KTM 250 EXC
122	PURASANGRE Yamaha YZ450F
126	PUNTO DE INFLEXIÓN Cambio de líder en COTA
134	EL FLAUTISTA DE HAMELIN La columna de Carlo Pernat
136	DE BOX EN BOX Las noticias del paddock
138	LA ENERGÍA CINÉTICA DEL ESCAPE La columna de Kevin Cameron
140	HISTORIA DE LA MOTO DEPORTIVA Capítulo 111
146	¡VUELVE EL ESPECTÁCULO! La columna de Mariano Urdín

Harley-Davidson FLTRXRRSE CVO Road Glide RR

**DE LA CALLE AL CIRCUITO
Y VICEVERSA**

La nueva Harley-Davidson CVO Road Glide RR, con la ininteligible denominación FLTRXRRSE, es la prueba del tremendo éxito que están teniendo en Estados Unidos las carreras "King of the Baggers", hasta el punto, que la firma americana ha presentado una moto derivada de las unidades de carreras. Si exceptuamos los modelos carreras clientes de 250 y 350 cc de dos tiempos de Gran Premio de la época en la que era propietaria de Aermacchi, esta es la primera moto de este estilo desde sus XR750 de la década de los años 70.

La CVO Road Glide RR es una moto realmente excepcional hasta el punto, que el precio de cada una de las 131 unidades que se van a producir es de 110.000 dólares, unos 102.000 € al cambio. Esta cifra coincide con la cilindrada del motor en pulgadas cúbicas, que corresponden a 2.153 cc, la mayor creada por la marca hasta ahora. Aunque está realizada sobre la base de la CVO Road Glide, que podríamos considerar "estándar", si es que esta palabra puede aplicarse a esta gama de Harley-Davidson, ya que cuesta casi 55.000 €, se ha preparado de pies a cabeza. El motor dispone de la preparación de las motos oficiales de carreras, con su mismo bloque, y el kit Stage IV de potencia, que incluye culatas refrigeradas por agua con conductos mecanizados en CNC y árboles SE8-550. El sistema de admisión cuenta con un enorme cuerpo de 68 mm para la mariposa, también creada en aluminio con mecanizado CNC para reducir su peso y su inercia, y con un filtro de gran flujo orientado hacia delante. Dispone de modos de gestión del motor Track y Track Plus diseñados por su piloto oficial Kyle Wyman, además de todas las ayudas habituales en las motos deportivas. El escape Akrapovic 2 en 1 de titanio reduce el peso en casi cinco kilos. Además, la transmisión se ha reforzado con una caja de cambios con nuevos piñones reforzados y con el accionamiento mejorado. El resultado es un motor que desarrolla 153 CV a 5.750 rpm, con un par de 204 Nm a 4.750 rpm, unas cifras muy por encima de cualquier otro modelo con un motor de la serie Milwaukee Eight de la marca. El chasis también se ha reformado y cuenta con un basculante de duraluminio 6061 fabricado desde un enorme bloque de 100 kg, para crear una estructura de tan sólo ocho kilos mecanizada en máquinas CNC. Las suspensiones Öhlins elevan la altura de la moto 50 mm para lograr un mayor ángulo de inclinación, y están compuestas por una horquilla FGR de 43 y dos amortiguadores. Dispone de pinzas Brembo GP3-RX con discos T.Drive de 320 mm, y un sistema de estribos, soportes y reenvíos de aluminio mecanizados. El asiento es monoplaza diseñado con Saddlemen y eleva 25 mm la altura del piloto, que sigue estando sólo a 735 mm del suelo, además de contar con una cubierta trasera de carbono. Y todo esto en una moto que pesa llena 356 kg y que dispone de equipo de música, pantalla con conexión y todos los accesorios, incluidas las maletas de la CVO Road Glide, y que es perfectamente legal para circular en USA. **M**

**NO HAY UNA MOTO
PARECIDA EN EL MUNDO A
ESTA CVO ROAD GLIDE RR,
TODO UN MONSTRUO**



Esta CVO es una moto que está completamente conectada. La admisión, mecanizada en aluminio, está orientada hacia delante. Las suspensiones Öhlins elevan la moto 50 mm para lograr un mayor ángulo de inclinación.







Forza Italia

Ducati hace patria con su última novedad presentada en el Ministerio de Empresas y Made in Italy (MIMIT). Una moto de coleccionista con la decoración vistió el equipo oficial Ducati Lenovo en el pasado GP de Italia y que coincidía con el Día de la República (2 de junio). Una carrera especial, no solo por la fecha, también porque Pecco Bagnaia y Enea Bastianini firmaron un histórico doblete. La marca boloñesa recuerda aquel día con una edición limitada de su superbike más exclusiva, la V4 S, con un equipamiento todavía más exclusivo:

llantas de fibra de carbono sistema de frenado delantero Front Brake Pro+ con material de competición, embrague en seco, estriberas regulables de aluminio macizo y un módulo GPS. Cada una de las 163 Panigale V4 Tricolore Italia producidas llevan la firma original de Bagnaia en el depósito y se entrega en una exclusiva caja de madera personalizada, certificado de autenticidad y una funda específica para la moto. Como todas las motos Ducati de colección, este modelo también es único gracias a la placa de dirección en aluminio macizo mecanizado con el nombre del modelo, el número de unidad, el perfil del circuito y una inscripción que celebra el récord de vuelta establecido por el tricampeón italiano.



SOLO PARA ESPAÑA

Suzuki nos sorprende con una versión exclusiva de su sport turismo, de la que solo habrá 35 unidades disponibles para el mercado español, a un precio de 9.399 euros. Lo que distingue a esta GSX-8R Edición Especial es su decoración específica, mezclando el amarillo y negro, con una combinación muy llamativa. Cada una de las motos

viene con una placa conmemorativa en el depósito, que muestra su número de serie, para convertirla en una pieza de coleccionista para los aficionados de la marca de Hamamatsu. Lo que no cambian son sus características técnicas, con ese bicilíndrico en línea de 776 cc que destaca por su suave funcionamiento.

Vuelve un mito



Tras casi tres años fuera del catálogo, KYMCO recupera un modelo icónico para la marca taiwanesa, ya que llegó a ser líder del mercado en 2010 y 2014. El nuevo Super Dink GT 125 incorpora importantes innovaciones tecnológicas centradas en la seguridad urbana. Entre sus principales novedades destaca el Aviso ESS, que hace parpadear las luces de freno en detenciones bruscas para prevenir colisiones. Incluye además un ABS de Bosch de doble canal, control de tracción y sistema de encendido sin llave. La iluminación es full LED y cuenta con una pantalla digital flotante a color. El renovado motor de 4 válvulas ofrece 12,7 CV y promete una autonomía de 463 km. Mantiene el diseño que hizo tan popular al modelo, con dos nuevos acabados en negro y marrón, y su capacidad de carga, con espacio para dos cascos integrales bajo su asiento. Su PVP es 4.250 euros.



CROSSOVER EVO Y PRO

Sobre la base la Vieste XDV 125, Keeway le añade la denominación 'Evo Pro', para un scooter aventurero que mejora en prestaciones y equipamiento al estándar. Está propulsado con un monocilíndrico que declara 13 CV de potencia y 9,5 Nm de par. Su parte ciclo incluye horquilla invertida de 37 mm, con 80 mm de recorrido, doble amortiguador ajustables en precarga con 5 niveles con 60 mm de recorrido y sistema de frenado ABS con discos de 240 mm y 220 mm. Monta llantas de radios, neumáticos mixtos de 110/80-14 delante y 130/70-13 detrás y posición de conducción elevada (el asiento se sitúa a 870 mm) que la permiten salir del asfalto. Declara 145 kg en seco, con un depósito de 10 litros, equipa una pantalla TFT de 7 pulgadas, iluminación full LED, parabrisas ajustable, toma USB y sistema de llave sin contacto. Este nuevo crossover está disponible por 3.190 euros con 5 años de garantía

'RESTYLING' Y EURO 5+

Tres de los modelos más distintivos e icónicos de Honda (ST125 Dax, Z125 Monkey y Super Cub C125) reciben nuevas decoraciones para sus versiones de 2025, que llegarán a los concesionarios a lo largo del año, con unas combinaciones de colores que se inspiran en las raíces históricas y que incluyen nuevos accesorios exclusivos. Además, Honda ha aprovechado para revisar sus respectivas motorizaciones y adaptarlas a la Euro 5+. Los cambios se limitan a un catalizador actualizado, nuevos reglajes de la ECU y un sensor OBD2-2 adicional. Con esta actualización, toda la gama del gigante nipón está ya adaptada a las más exigentes normativas europeas sobre emisiones.



RADAR

Voge ha comenzado a comercializar su SR4 con la innovadora tecnología Radar. Un sistema de detección de obstáculos en el ángulo muerto que alerta de la presencia de vehículos allí donde no llega el retrovisor. Una tecnología de onda milimétrica que escanea constantemente el entorno trasero del vehículo y advierte al conductor con un LED que se ilumina en el espejo retrovisor. Además, añade una función de alerta de colisión, que hace parpadear la luz de freno cuando un vehículo se aproxima, para avisarle de su presencia. Este scooter premium del Grupo Loncin equipa un monocilíndrico de 350 cc y 34 CV, con control de tracción y ABS de doble canal. Cuenta con pantalla TFT de 7 pulgadas, cámara frontal HD, puños y asiento calefactables y sistema 'keyless'. El Voge SR4 Radar se comercializa en blanco, gris y negro a un precio de 5.892 €, incluyendo seguro y cinco años de garantía.





Rock & H-D

El Euro Festival de Harley-Davidson 2025 se celebrará del 8 al 11 de mayo en Porte Grimaud (Saint-Tropez), consolidándose como uno de los eventos más esperados del calendario europeo. Durante cuatro días, miles de motoristas se reunirán en la Riviera Francesa, combinando su pasión por las motos con una extraordinaria oferta musical. Un cartel que promete emociones intensas con tres artistas destacados: Royal Republic, que inaugurará el evento el jueves día 8, el icónico cantautor sueco Eagle-Eye Cherry el viernes 9 de mayo y Rag'n'Bone Man, que cerrará el cartel

el sábado 10 de mayo. Además de música, el Euro Festival ofrece múltiples actividades para los amantes de las dos ruedas, incluyendo pruebas de conducción con los últimos modelos de Harley-Davidson, un Custom Bike Show con las creaciones más sorprendentes, un desfile motero por la costa mediterránea y un Harley Bar donde la camaradería y la pasión por las dos ruedas serán protagonistas. Los asistentes podrán disfrutar de un ambiente único que combina música en directo, exhibiciones de motos personalizadas y rutas espectaculares. Las entradas ya están disponibles en la web oficial de Harley-Davidson, para una experiencia fusión carretera, música y libertad en el entorno incomparable de la Riviera Francesa.

DUCATI SEA TO SEA

Ducati estrena ruta con su particular 'Sea to Sea', que atravesará la Península Ibérica de Este a Oeste y que está concebida como una experiencia premium en todos los sentidos. No solo por el recorrido en sí, disfrutando de algunas de las mejores carreteras de curvas que unen España y Portugal, sino también porque se detendrá en hoteles y restaurantes de primer nivel. Pese a que Ducati es organizador del evento, la ruta está abierta para usuarios de todas las marcas, con casi mil kilómetros cien por cien por asfalto y que combina el espíritu de aventura con el confort. Esta primera edición del Ducati Sea to Sea empezará el 22 mayo en Valencia y terminará el día 25 en Oporto. Incluye avituallamientos en ruta, asistencia mecánica y vehículo escoba, además de traslado de los equipajes de hotel a hotel, en un recorrido pensado para grupos reducidos que contará con un instructor por cada 10 personas.



TRIUMPH DEMO TOUR 2025

Triumph España lanza un tour itinerante que recorrerá toda la geografía española, pasando por 15 localizaciones hasta el mes de julio y ofreciendo la oportunidad de probar sus modelos más emblemáticos. Los participantes podrán experimentar una amplia variedad de modelos: desde las Tiger Sport 800 y 660, hasta las Tiger 1200 y 900;

pasando por las deportivas Street Triple R A2 y Daytona 660, la nueva Speed Twin 1200, así como la gama de 900 cc de las Modern Classic. El tour incluye rutas guiadas por instructores oficiales de Triumph y es necesario hacer reserva previa a través de la página web oficial, con plazas limitadas para cada jornada de pruebas.

Nueva Ducati Multistrada V4 desde 189€/mes*

36 cuotas. Entrada 4.863,07€.

Última cuota en el mes 36 de 10.941,39€.

La imagen del modelo no corresponde con la oferta.



4 AÑOS DE GARANTÍA
4 Ever Ducati

La perfección existe

La perfección existe en cada detalle de la nueva Ducati Multistrada V4. Su diseño impecable se fusiona con la tecnología más avanzada, como el motor V4 Granturismo de 170 CV y la suspensión semiactiva Ducati Skyhook (DSS EVO), ofreciendo una experiencia única de control y precisión. Equipada con sistemas como el radar delantero y trasero, Control de Crucero Adaptativo (ACC) y Detección de Punto Ciego (BSD), la seguridad es máxima en todo momento. Con una optimización de consumo inteligente, la Multistrada V4 redefine lo que significa combinar potencia, confort y eficiencia.

Ducati Active te da la libertad de quedarte, cambiar o devolver tu Multistrada V4 al final del contrato que elijas entre 2 y 5 años, con un valor de recompra garantizado. Disfruta ahora y decide qué quieres hacer más adelante.

Garantía de 4 años con kilometraje ilimitado en toda la familia MTS.

Cilindrada 1,158 cc | Potencia 170 CV @ 10,750 rpm | Peso en seco 229 kg | Altura asiento 840-860 mm.
Consumo 6,6l/100 km | Emisiones CO2 152 g/km

*Oferta para una Ducati Multistrada V4 Ducati Red. PVP recomendado en Península y Baleares de 20.990,00€ (IVA, impuesto de matriculación, transporte y descuento de marca y concesionario incluido). Importe total del crédito: 16.126,93€. Comisión de apertura al contado: 564,44€. Importe total adeudado: 18.309,83€. Precio total a plazos: 23.172,90€. TAE: 5,58%. TIN: 3,95%. Sistema de amortización francés. Intereses: 1.618,46€. Coste total del crédito: 2.182,90€. Oferta válida hasta el 30/04/2025 calculada a 36 meses, 10.000km anuales y ofrecida por Ducati Financial Services, marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E. Avda. Bruselas, 34 - 28108 Alcobendas. Reg. Mercantil de Madrid. Tomo 16828, Sección 8, Folio 184, Hoja M-287573, Inscrita con el nº 1480 del Reg. Especial del Banco de España - CIF. W-00427411.



YAMAHA R9

YAMAHA LLEGA AL SEGMENTO DE LAS SUPERSPORT DE NUEVA GENERACIÓN CON LA R9, UNA MOTO QUE COMBINA EL ADN DE LA FAMILIA R CON EL MOTOR CP3 DE 890 CC PARA CREAR UNA DEPORTIVA UTILIZABLE EN CARRETERA Y RÁPIDA EN CIRCUITO.

TEXTO: SERGIO ROMERO. FOTOS: YAMAHA.

Desde hace tiempo el público estaba esperando este modelo, ya que con el excelente motor tricilíndrico CP3 como base habíamos visto varios modelos, MT-09, XSR900 y GP, así que era natural que llegase una deportiva tarde o temprano y finalmente la tenemos aquí. Después de verla en el EICMA su prueba dinámica era uno de los momentos esperados del año y Yamaha nos citó en el Circuito de Jerez para ver sus cualidades como deportiva y también había organizado una ruta en carretera para conocer su otra faceta, pero las inundaciones que asolaron el circuito obligaron a Yamaha a hacer un cambio de última hora y al final pudimos rodar en el nuevo Circuito de Sevilla, con un gran esfuerzo por parte de la marca. Así que aunque no ha sido fácil al final hemos podido probar esta moto que ya ha dado mucho que hablar en su estreno el Mundial de Supersport, donde ganó la cita inaugural con Stefano Manzi. El cambio generacional que ha vivido la categoría ha hecho que tengamos nuevas motos y nuevo reglamento, ya que las supersport de 600 cc han sufrido dos grandes crisis en los últimos años que las llevaron casi a la extinción. Ahora el segmento se recupera y lo hace con motos que ya no son únicamente de cuatro cilindros en línea y esa cilindrada, gracias al creciente interés de diferentes perfiles público que lo han reactivado. Esta nueva generación de deportivas ha hecho que el reglamento de los diferentes campeonatos se tenga que adaptar a este nuevo plantel de motos que van desde los 599 cc en motos de cuatro cilindros a los 955 en las de dos. En ese contexto ha llegado la R9 para completar la amplia familia R de Yamaha que lleva existiendo como tal desde hace 27 años, una parte importante de los 70 años que cumple la marca en este 2025. La gama comienza en la R125, pasando por la R3 y la R7, para llegar hasta la R9, y con la R6 y R1 solo destinadas al uso en circuito en Europa.

OTRO CAMINO

Esta última generación de deportivas que está llegando sigue un camino diferente a la que habíamos tenido antes en el segmento, donde

las motos se iban especializando para ser cada vez más orientadas al rendimiento máximo en pista. Ahora los diferentes proyectos buscan aunar también otras cualidades como su uso en carretera y la facilidad de acceso, así que la R9 se ha diseñado para rendir tanto en circuito como en carretera. La moto toma como punto de partida el motor y el chasis de la MT-09, quizá viéndola desde fuera no se percibe el profundo trabajo a nivel estructural que ha hecho Yamaha con el chasis para que sea una verdadera moto deportiva. Así que en cuanto te subes te das cuenta de que no es una naked con carenado. El doble viga de aluminio fundido por gravedad es mucho más rígido, con un 37 por ciento más de rigidez longitudinal y casi un 20 por ciento en los otros dos ejes (torsional y lateral). Además es 9,7 kg más ligero y tiene dos grados menos en el ángulo de la dirección con respecto a la MT-09 y se ha buscado un reparto de pesos 50/50. Con estos datos en la mano entiendes por qué cuando empiezas a rodar con ella la sientes como una deportiva precisa y rápida. El circuito de Sevilla es muy técnico, con curvas ciegas, largas, cambios de rasantes, tramos rápidos y especialmente lentos, así que ha sido una buena prueba para entender diferentes cualidades de este chasis. Después de un par de sesiones queda claro que la moto es estable y muy fácil de llevar, porque a pesar de esta difícil combinación de curvas no te exige físicamente y te permite concentrarte en la conducción. Los cambios de rasante tanto en frenada como en aceleración los pasa sin inmutarse y eso hace que sientas más confianza con cada vuelta que das. La aerodinámica y la ergonomía también juegan su papel en esas sensaciones que transmite en pista, ya que tiene carga extra en el tren delantero gracias a los alerones, que además están fabricados con una gruesa capa de fibra de vidrio que hace muy firme el propio alerón para poder transmitir el 7 por ciento más de carga aerodinámica. Y eso lo han conseguido sin perder penetración aerodinámica con respecto a la R6. Por su parte la ergonomía está entre la de una R7 y una R6, de modo que cargas peso sobre el delantero pero no llega a ser la de una moto de carreras, si bien es una moto compac-





La pantalla TFT de 5" ofrece una visión muy buena y varios modos. El cambio semiautomático permite no usar el embrague para subir y bajar de marcha. Se utilizan pinzas Brembo Stylema.



ta de dimensiones. Los semimanillares de serie están un poco cerrados, pero como se mueve con facilidad no echas en falta más palanca. De todas formas los que vayan a destinarla más a circuito podrían abrirlos un poco. La altura de los estribos se puede regular en dos posiciones (con 15 mm de diferencia), así que te facilita su adaptación a circuito o carretera.

En cuanto a las suspensiones Yamaha ha aprovechado este modelo para utilizar un sistema de Kayaba que toma su concepto de las carreras como es la horquilla SFD, que tiene los hidráulicos separados en cada botella, en una extensión y en otra compresión (con alta y baja velocidad), pero además se han instalado unas válvulas extra en la base de la horquilla que mejora el comportamiento hidráulico en los dos circuitos. Por su parte el amortiguador trasero también tiene un nuevo sistema de freno hidráulico diferente, una válvula extra denominada "swing" que frena el aceite con unas finas láminas en las dos direcciones y mejora el control hidráulico a baja velocidad. La sensación inicial en los dos trenes es que la moto es suave en la primera parte del recorrido y absorbe bien las irregularidades del terreno, de hecho cuando empiezas a subir

Técnica

Precio: 13.499 €; **Motor:** 4T, 3 cil. en línea, refrig. líquida; **Diámetro x carrera:** 78,0 x 62,1 mm; **Cilindrada:** 890 cc; **Compresión:** 11,5:1; **Potencia máx. dec.:** 87,5 kW [119] CV a 10.000 rpm; **Transmisión sec.:** Cadena; **Cambio:** 6 relaciones; **Chasis:** Doble viga de aluminio, doble brazo de aluminio; **Geometría:** 22,3° / 94 mm; **Suspensión del/tras.:** Horquilla invertida 43 mm/ Amortiguador progresivo; **Freno del./tras.:** 2 discos 320 mm. pinzas 4 pistones/ Disco de 220 mm; **Ruedas:** 120/70-17" / 180/55-17"; **Capacidad depósito:** 14 litros; **Distancia entre ejes:** 1.420 mm; **Altura asiento:** 830 mm; **Peso:** 195 kg

el ritmo la horquilla resulta un poco rápida al inicio de la frenada, pero es cierto que cuando se comprime se vuelve más firme y aguanta bien. Mientras que detrás como no hay tanta potencia el funcionamiento siempre es muy lineal. No tuvimos mucho tiempo para probar diferentes ajustes ni para rodar realmente al límite, así que todavía falta por descubrir hasta dónde puede llegar el nuevo sistema. Hablando de la frenada, cuenta con las pinzas Brembo Stylema con bomba radial, así que hay potencia de sobra para detener la moto y además el freno trasero te permite aplicar mucha presión detrás para equilibrar la moto en las frenadas o hacerla girar más. La parte ciclo es muy equilibrada en conjunto, así que tienes la moto muy controlada siempre y la haces con ella lo que quieres.

CP3

El tricilíndrico en línea es un motor que conocemos bien y ya se veía que podía tener un buen funcionamiento en una moto de este tipo. Se ha variado la respuesta del acelerador para este modelo y el desarrollo para que tenga un 15 % más de velocidad máxima. Sus características hacen que



Los alerones reducen un 7 por ciento la tendencia a levantar la rueda delantera en línea recta y se ha buscado una línea similar a las R.

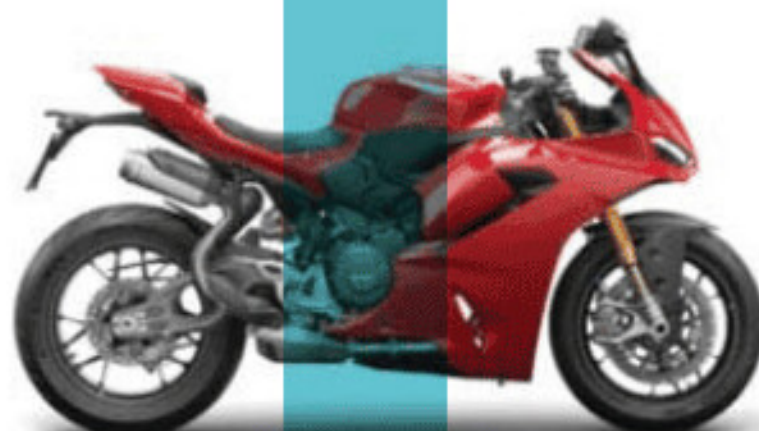
Monta suspensiones KYB con una horquilla con regulación separada y alta y baja velocidad, junto a un amortiguador con una válvula tipo "swing" para el control hidráulico a baja velocidad.

El chasis de aluminio fundido por gravedad tipo Deltabox se ha desarrollado específicamente para la R9 con más rigidez en los tres ejes.

El motor CP3 de 890 cc destaca por su par motor, cuenta con acelerador electrónico y todas las ayudas electrónicas YRC.

Rivales

marque ciertos puntos de la conducción, en general facilitándola con respecto a la de una 600 como la R6, donde la potencia está en la última parte de la gama. Al principio tienes que estar atento porque empuja mucho hasta el corte de encendido, justo pasadas las 10.500 rpm, así que si te despistas puedes llegar al limitador sin darte cuenta. Hay que utilizar su par motor para ir en una marcha más de lo que te pediría un motor de cuatro cilindros. La última parte del régimen no es tan excitante pero es mucho menos crítica de llevar y eso puede acercarla a usuarios que están empezando a rodar en circuito o que ya están de vuelta de los modelos más radicales y buscan disfrutar sin estrés. Esa entrega lineal será también una ventaja en su uso en carretera, ya que es cómoda y muy agradable ya sea en ciudad, carretera o autopista. El cambio semiautomático hace que, como sucede en la última generación, te olvides del embrague y sea todo más fácil, si bien es cierto que la segunda tiene un poco más de salto y se nota al reducir, pero no te tienes que preocupar de nada, tan solo darle al cambio y dejar que haga su trabajo... La electrónica (con IMU) ofrece unas posibilidades muy similares a las de la R1, así que tienes tres modos preconfigurados (Sport, Street y Rain) con los parámetros del control de tracción, deslizamiento, antiwheelie, freno motor, ABS y el BSR, que regula el par motor para evitar bloqueos de la rueda trasera en las frenadas. Y otros dos modos configurables a tu gusto, además de cuatro espacios en la memoria para dejar la configuración para un circuito determinado. La llegada de la lluvia nos impidió



Ducati Panigale V2

890 cc / 120 CV / 179 kg / 17.490 €



Honda CBR600RR

599 cc / 121 CV / 193 kg / 12.700 €



Kawasaki ZX-6R

636 cc / 124 CV / 198 kg / 13.199 €

probar la moto en las sesiones de la tarde con slicks donde hubiésemos podido ver un poco más el comportamiento de toda esta electrónica, pero es cierto que con 119 CV no necesitas tanta ayuda como con las motos que se acercan a los 200 CV. En cualquier caso, siempre es mejor tener todas las ayudas y además por la carretera hacen de ella una moto mucho más segura. Toda esta gestión se ajusta perfectamente en la nueva pantalla TFT a color a través de unos cómodos mandos ubicados en la piña izquierda, y tiene detalles interesantes como el cronómetro, automático cuando está montado el GPS, que te deja tu vuelta rápida, la última e incluso los parciales. Pero ahí no acaba la cosa, cuando terminas la aplicación Y-Trac te permite después de cada sesión ver en el teléfono o PC todos los datos, como una "telemetría" de carreras. Y también puedes configurar toda la gestión electrónica desde la aplicación y como es habitual hay conectividad a través de la app MyRide para la navegación y las notificaciones. Además, hay versión GYTR con todas piezas de carreras, que se van actualizando a lo largo de la temporada. **M**

Conclusión

La R9 es sin duda una moto muy completa y moderna, que además une lo mejor de la carretera y del circuito con el ADN deportivo de Yamaha. Por sus características va a ser una moto accesible para tener las sensaciones de una supersport en circuito.

DUCATI STREETFIGHTER V4 / S

DUCATI SE PRESENTA CON LA MOTO DEPORTIVA NAKED MÁS POTENTE DEL MOMENTO. SE TRATA DE LA DUCATI STREETFIGHTER V4, QUE LA PUDIMOS PROBAR EN EL CIRCUITO DE ANDALUCÍA, EN TABERNAS, EN SU VERSIÓN S, LA PATA NEGRA...

TEXTO: DAVID REMÓN. FOTOS: ALEX PHOTO (DUCATI).

Que la moda de las deportivas desnudas está en auge, no me cabe la menor duda y las marcas más reconocidas difícilmente no tienen una. De hecho, Ducati se encontraba a rebufo de la marca con la que se está peleando en el Mundial de SBK, BMW, que en 2025 tiene en catálogo la M 1000 R con sus 210 CV, la más potente del mercado, hasta la llegada de la Ducati...

En su presentación, nos quisieron demostrar hasta qué punto las innovaciones aplicadas sobre ella puede hacer a uno bueno en pista. Su impresionante potencia de 214 CV a 13.500 rpm haría que fuese incontrolable si no fuera por la electrónica, de ahí que los responsables de la marca nos preparasen el evento solo para circuito. Calzada con neumáticos slicks Pirelli SC-1, el compuesto más blando que tienen fuera de los de clasificación, nos querían sorprender: rodar a más de 280 km/h en el final de recta es algo indescriptible sobre una naked. Fue la puesta en escena de hasta dónde puede llegar esta Ducati, pero me faltó la posibilidad de probarla sin tanto control por parte de sus técnicos, más de calle, porque al final poco o nada pude tocar entre sus complejos menús.

LA FÓRMULA DEL PODER

Dejemos clara una cosa. La Streetfighter V4S 2025 es la más fiel herencia de la Panigale V4S que se ha fabricado hasta ahora, recibiendo detalles internos tan exclusivos como el tambor de la caja de cambios de la Superleggera o el alternador y la bomba de aceite de la Panigale V4R; casi nada... La nueva súper naked se presenta con 6 CV más que su predecesora, incluyendo las series limitadas SP2, Supreme o la Lamborghini, aportando también 4 kg menos. Con sus 189 kg sin gasolina y su potencia abrumadora, anuncia una relación peso/potencia 1,13 kg/CV, digna de las mejores motos deportivas de la historia.

Su mecánica es el Desmosedici Stradale, obviamente desmodrómico en sus sistema de admisión y escape, sin olvidar el cigüeñal contrarrotante. Su motor V4 a 90° mantiene la cilindrada de los 1.103 cc, con el mismo diámetro por carrera y con su característico encendido Twin Pulse: un cuatro cilindros pero con el aroma de un dos. El gran mérito de este rendimiento recae en que lo hace pasando la Euro5+, anunciando reducción de consumo en un 6 % y ahorro de peso del bloque motor de 1 kg; después los catalizadores lo contrarrestan... Se le dota de nuevos árboles de levas y aporta la tecnología VIS de la Panigale V4 2025. Se trata del sistema variable de admisión que alarga y acorta las trompetas de los 25 mm a los 80 mm, consiguiendo mejorar la respuesta, entrega de par y en definitiva aumentar la potencia máxima.

El escape ha recibido más restricción con la nueva normativa y Ducati ha trabajado en una nueva válvula que la hacen más silenciosa a bajo régimen así como en ralentí. La refrigeración del motor también mejorado en un 7 %, lo mismo que el trabajo en la disipación del aire caliente asilando los paneles interiores para que no le afecte al conductor/piloto. El desarrollo final se ha recortado respecto a la Panigale, de manera que se busca una diversión más clara, con facilidad para generar 'wheelies' en función del programa escogido.

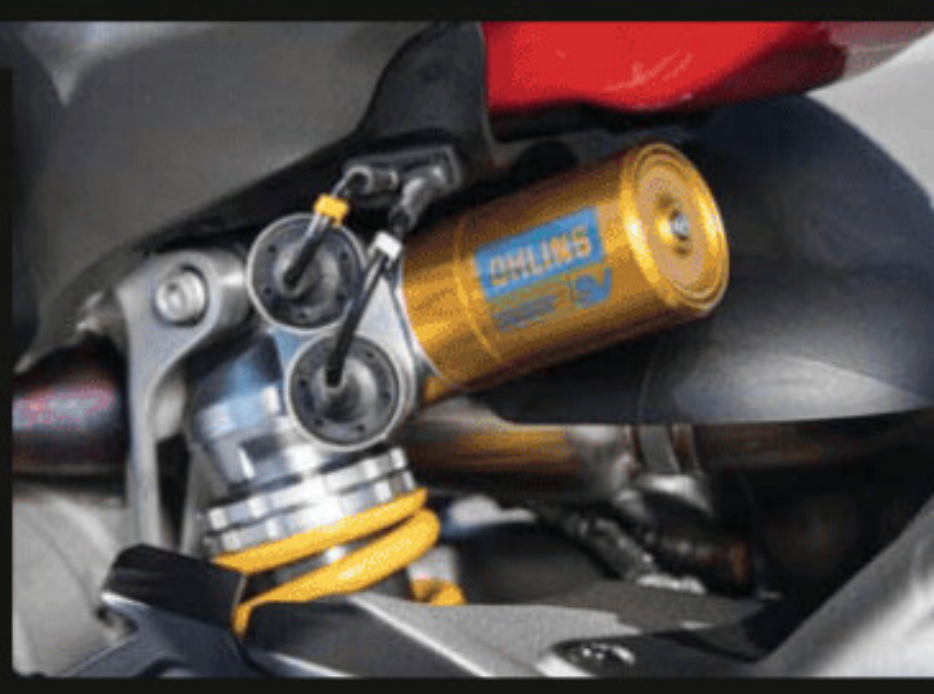
PARTE CICLO

Si el motor impresiona, la parte ciclo está a la par: en Ducati siempre destacaron por ir a la última en este apartado. Empecemos por su chasis en aluminio que toma al mismo propulsor como parte estructural, definiéndolo como "chasis frontal". Sus nuevos argumentos se resumen en reducir un 17 % su peso y en un 40 % la rigidez lateral, con el subchasis también en aluminio atornillado a él. El basculante es otro de los grandes protagonistas. Ahora es de doble brazo simétrico y hueco, que





La Streetfighter V4S estrena nueva pantalla de TFT de 6,9", Ducati Electronic Suspension (DES) 3.0 y basculante doble brazo simétrico y hueco.



Técnica

mejora la estabilidad al salir de las curvas respondiendo mejor ante la demanda de la máxima aceleración respecto al monobrazo anterior, sin olvidar que, además de ser más ligero, se le ha reducido la rigidez lateral en un 43 %.

Siguiendo con el aluminio, pero ahora forjado, las llantas también han recibido cura de adelgazamiento, ahorrando en su nuevo diseño casi un kilo entre ambas.

Las suspensiones aportan lo mejor de Öhlins y de Ducati, con lo que los italianos bautizan como Ducati Electronic Suspension (DES) 3.0 combinado con el último software Öhlins Smart-EC 3.0. Así que la horquilla presurizada NIX30 de 125 mm de recorrido, se combina con el amortiguador trasero TTX36 de 130 mm, amarrado a un sistema de bieletas progresivas. La nueva interface que viene con estas suspensiones busca el mayor rendimiento en pista pero también mejorar el confort rodando por carretera.

Finalizamos con los frenos, otra de las exquisiteces de este modelo que solo aporta componentes premium. Brembo, para variar, está presente en sus evoluciones y nos pone discos semiflotantes de 330 mm

Precio: 27.790 € / 31.790 €; **Motor:** 4 cil. en V de 90°. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 16 V; **Diámetro x carrera:** 91,0 x 53,5 mm; **Cilindrada:** 1.103 cc; **Compresión:** 14,0:1; **Potencia máx. dec.:** 157 kW (214 CV) a 13.500 rpm; **Par máx. dec.:** 120 Nm a 11.250 rpm; **Alimentación:** 8 inyectores. Toberas de 52 mm; **Modos de conducción:** 4; **Ayudas electrónicas:** TC, AC, DC, CS; **Acc. Embrague:** Hidráulico; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Doble viga de aluminio; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Geometría:** 24,5°/ 99 mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/ Recorrido:** 43 mm / 125 mm; **Reglajes:** Tres vías / electrónico; **Suspensión tras./ Recorrido:** Monoamortiguador / 130 mm; **Reglajes:** Tres vías / electrónico; **Freno del.:** 2 discos de 330 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 245 mm; **Pinza:** 2 pistones; **ABS Tipo / Desconec.:** En curva / Sí / No; **Rueda del.:** 120/79-17". Llanta 3,50"; **Rueda tras.:** 200/60-17". Llanta 6,00"; **Medidas:** Cap. Depósito: 16 l; **Peso lleno:** 202 kg / 200 kg; **Dist. entre ejes:** 1.496 mm; **Altura asiento:** 845 mm.

mordidos con las pinzas Hypure, lo último en ligereza y rendimiento por la capacidad de disipar el calor, todo combinado con la tecnología del eCBS. Se trata de la gestión electrónica de la frenada combinada que, igual colabora a hacer los mejores tiempos en pista, que te brinda un guiado de máxima seguridad si el terreno no está en buenas condiciones: simplemente magistral el poder estar al máximo nivel en condiciones tan dispares.

SE RUEDA: ¡SILENCIO!

A mi me gustaría decir que esta moto no me ha gustado o que es una animalada, pero después de haberla probado... bendita locura. Que ruedes con este nivel de seguridad y que acabes sacándole provecho a esta bestia de más de 200 CV me pareció increíble y más en una pista con tantos desniveles como el Circuito de Andalucía: me costó creerme semejante rendimiento, la verdad...

Soy de la vieja escuela, donde tocar con la rodilla al suelo es mi referencia; ni necesito ni sé buscar codos... Derrapar nunca fue muy estilo, ni en las entrada ni

La Streetfighter V4 S dispone de llantas forjadas que pesan sólo 2,95 y 4,15 kg, además de suspensiones Öhlins de regulación electrónica. Ambas estrenan como la Panigale V4 las nuevas pinzas Brembo Hypure que son 60 g más ligeras que las anteriores Stylema.



Por primera vez, la Streetfighter V4 incorpora un sistema de admisión con trompetas de longitud variable, 25 mm en la posición corta y 80 mm en la larga, lo que aumenta la potencia máxima a 214 CV a 13.500 rpm y logra mejorar el par, que tiene un valor máximo de 12° Nm a 11.250 rpm.

El V4 a 90° con distribución desmodrómica, cigüeñal contrarrotante y orden de encendido Twin Pulse, dispone de levas de perfil diferente y mayor alzada. El alternador y la bomba de aceite son los mismos que los de la Panigale V4 R y el tambor de engranaje del cambio es el mismo que el de la Superleggera V4.

El chasis es completamente nuevo, la parte delantera pesa 3,47 kg en comparación con los 4,42 anteriores, y tiene una rigidez lateral un 39 % menor. El basculante hueco de doble brazo es simétrico también es menos rígido lateralmente, un 43 % y logra una reducción de peso de 2,9 kg junto con la llanta trasera.

en las salidas de las curvas, por lo menos hasta esta prueba. Soy suave abriendo gas y aunque más contundente frenando, esta Streetfighter hizo reeducarme y perderle el miedo a ser más agresivo. Me explico. Los responsables de la marca me sugirieron que aprovechara todos los avances electrónicos y me animé a ver hasta dónde llegaba esta Ducati que, con su agresiva posición y la sensación de dominio gracias a su ancho manillar, solo me tuve que dejar llevar por lo guías de la escuela de Ducati (DRE). Estaba Dario Marchetti con el que corrí en el pasado o con el gran Emilio Zamora, el stunt español más reconocido, así que me fue más fácil.

Empezamos en el modo Sport, que no deja de ser lo mismo en caballería que el Race que probaría horas más tarde, pero con las suspensiones más dulces. Una vez reconocida la pista empecé a tomar el pulso a la bestia. Poco sonido a bajas vueltas, pero a régimen medio ya aúlla como pocas motos del mercado con escape de serie, por no mencionar su aceleración endemoniada y los frenos, que han de decir mucho en su seguridad y rendimiento. Con los neumáticos slick se muestra muy rápida en los cambios de apoyo, incluso con ese enorme 200 mm de la rueda trasera. Me impresionó el plus de la estabilidad y la precisión de las trazadas más rápidas en las bajadas y solo el ancho manillar la hace sensible si te apoyas más de lo debido sobre él.

A medida que subía el ritmo en las tandas, la moto cada vez se movía más y en una de las paradas en boxes me comentaron que tocaba subir el nivel y pasar al modo Race. Ni con esas, la moto despegaba

Rivales



BMW M 1000 R
990 cc / 210 CV / 199 kg / 24.699 €



KTM 1390 Super Duke R / EVO
1.350 cc / 190 CV / 212 kg / 22.699 € / 25.880 €



MV Agusta Brutale 1000 RR
998 cc / 208 CV / 214 kg / 36.799 €

más de un palmo del suelo y no me gustó porque cortaba muy de golpe, con alguna que otra sacudida por apoyo extra sobre el manillar: así las habían programado. En otras presentaciones, entre tanda y tanda, tienes tiempo para investigar sobre tu moto y me hubiese gustado trastear para probar más cosas, como la nueva pantalla de TFT de 6,9" junto a su nueva interface, pero no pararon las motos en todas las tandas. **M**

Conclusión

Nos dijeron que sus enormes alerones dobles, a 270 km/h, aportan 17 kg más de carga sobre el tren delantero respecto a la anterior versión. Pensé que era de locos, hasta que vi en cifras los finales de recta de mis tandas, donde nunca bajé de los 265 km/h con punta máxima de 282 km/h. La estabilidad en la frenada me dejó boquiabierto... Es una máquina tremendamente efectiva, directa y que te ayuda a rodar rápido sin querer: es como si te invitase a probar cosas a medida que le coges el pulso y entiendes su electrónica. Los técnicos me enseñaron los datos de derrapajes obtenidos en aceleración y frenadas, cuando ni tan solo toqué el freno trasero: la frenada combinada electrónica lo hacía todo. Obviamente con un precio de 31.790 € pocos afortunados tendrán la oportunidad de sentir lo que yo viví, pero la experiencia de Ducati para fabricar motos rapidísimas y seguras, permite crear una bestia como la Streetfighter V4S. Una moto increíble y de lo mejor que he probado de la marca.

PIAGGIO LIBERTY 125/S

EL FABRICANTE ITALIANO HA ACTUALIZADO EL LIBERTY, UNO DE SUS MODELOS ICÓNICOS QUE HA SIDO LA PUERTA DE ACCESO A LA GAMA DESDE HACE DÉCADAS, CUANDO SENTARON LAS BASES DEL SCOOTER DE RUEDA ALTA DENTRO DE PIAGGIO.

TEXTO: SERGIO ROMERO. FOTOS: PIAGGIO.

El Liberty es un modelo muy importante para el grupo Piaggio, no en vano se han vendido más de un millón de ejemplares en sus 27 años de vida, que se dice pronto. Supone el acceso a la gama de la marca italiana y la primera moto para muchos, por precio, accesibilidad y concepto. Es un scooter de rueda alta que tiene especial éxito en los países mediterráneos, como el nuestro, y esta temporada ha recibido pequeños cambios para adaptarse a las exigencias del mercado pero sin por ello perder nada de su esencia y de su buena relación calidad precio, ya que a pesar de los cambios el precio se mantiene inalterado. Por un lado, los cambios estéticos han buscado que tenga una imagen más moderna, así que se abandonan los retrovisores cromados de forma redonda por unos en negro con forma de lágrima. Lo mismo sucede con los detalles cromados de los laterales de la carrocería y el frontal, que ahora pasan a ser satinados. El faro se ha cambiado por uno mucho más compacto y alargado de LED y toda la parte superior tiene ahora una línea

más deportiva, mientras que se ha montado una rejilla (tipo nido de abeja) en la parte frontal. Otro cambio notable es la instrumentación que pasa a ser TFT de 5 pulgadas, que cuenta con dos modos de visualización (día y noche) y ofrece mucha información, como los consumos, la autonomía y hay un espacio donde también puede avisarnos de las llamadas entrantes. En cuanto a la ergonomía se ha elevado el manillar en dos centímetros para que los usuarios más altos no tengan problemas de espacio en los giros más cerrados. Mientras que en la parte trasera se han montado unas nuevas asas de aluminio, que acogen también el alojamiento para el baúl. Así que ahora montarlo es más rápido y está más integrado en la carrocería, algo interesante ya que bajo el asiento hay sitio para un casco tipo "jet" y si queremos dejar el integral en el scooter el baúl es la mejor manera de hacerlo. Hay una versión S, 100 euros más cara, que se distingue por las llantas negras brillantes, los detalles de la carrocería en negro satinado y logotipo Liberty, junto a los toques en azul de las llantas y el escudo frontal.



Se ha modificado ligeramente la ergonomía con la instalación de un manillar más elevado y se cuenta con unas nuevas asas de aluminio para el pasajero, que se incluyen en la parrilla que soporta el baúl opcional, que complementa el hueco bajo el asiento en el que cabe un casco jet.

El motor i-get de 125 refrigerado por aire cuenta con una culata de tres válvulas y una potencia de 11 CV. El consumo homologado es de tan sólo 2,5 l/100 km.

La zona frontal ha recibido modificaciones con una nueva óptica delantera LED y una zona superior más estilizada, que se combina con un escudo que incluye una rejilla en forma de panel. La instrumentación está formada por una pantalla TFT de 5" con varias visualizaciones y conectividad.

El modelo estándar se complementa con una versión que se diferencia por detalles estéticos como las llantas negras brillantes, detalles de la carrocería en negro satinado y logotipo Liberty, junto a los toques en azul de las llantas y el escudo frontal, con un sobreprecio de 100 €.

Nueva pantalla TFT de 5" con dos modos de visualización. El asiento es a dos alturas y se encuentra a solo 790 mm del suelo, lo que implica que en el hueco de carga sólo quepa un casco tipo jet.



Técnica

COMO PEZ EN EL AGUA

Para probar esta versión 2025 nos hemos ido a una ciudad donde también es uno de los que recorren sus calles: Milán. La base del Liberty no ha cambiado, y mantiene chasis, suspensiones y las llantas de 16" delante y de 14" detrás. Éstas marcan en gran medida su comportamiento, ya que es un scooter que se maneja muy bien, también hay que decir que pesa solo 128 kg, pero que tiene además a su favor la estabilidad que dan estas ruedas de mayor altura. En Milán donde hay muchas calles con suelos empedrados se nota que todas esas irregularidades no afectan a su equilibrio. Las suspensiones son sencillas, con un solo amortiguador en el tren trasero y una horquilla telescópica, pero cumplen con lo que se espera de un vehículo urbano de sus características. Así que puedes rodar a sus mandos con una gran sensación de control gracias a esta configuración de su parte ciclo. Los frenos tampoco han cambiado y aunque un disco trasero con ABS le hubiera venido bien, en Piaggio han optado por modernizar los puntos que hemos

Precio: 2.999 € / 3.099 €; **Motor:** Un cil. inclinado. Refr. por aire; **Distribución:** SOHC 3 V; **Diámetro x carrera:** 52,0 x 58,6 mm; **Cilindrada:** 124 cc; **Compresión:** 11,5:1; **Potencia máx. dec.:** 8 kW (11 CV) a 7.750 rpm; **Par máx. dec.:** 11 Nm a 6.250 rpm; **Alimentación:** Un inyector; **Modos de conducción:** No tiene; **Ayudas electrónicas:** No tiene.; **Embrague:** Centrífugo; **Cambio:** Variador centrífugo; **Transmisión sec.:** Engranajes; **Chasis:** Tubular de acero; **Basculante:** Motor basculante; **Suspensión del.:** Horquilla convencional; **Diámetro barras/Recorrido:** 39 mm / 76 mm; **Reglajes:** No tiene; **Suspensión tras./Recorrido:** Amortiguador lateral / 70 mm; **Reglajes:** Precarga; **Freno del.:** Un disco de 240 mm; **Pinzas:** 2 pistones; **Freno tras.:** Tambor de 240 mm; **Leva:** Simple; **ABS Tipo / Desconec.:** Estándar / No; **Rueda del.:** 90/80-16". Llanta 2,15"; **Rueda tras.:** 100/80-16". Llanta 2,75"; **Medidas:** Cap. Depósito: 6 l; **Peso lleno:** 128 kg; **Dist. entre ejes:** 1.350 mm; **Altura asiento:** 780 mm.

mencionado, ya que teniendo en cuenta el peso del scooter el tambor tiene suficientes prestaciones a la hora de frenar y sirve para cumplir la Euro 5+. El tren delantero cuenta con una pinza de dos pistones flotantes, así que en conjunto no ofrece unas grandes sensaciones de frenado pero el equipo es más que suficiente para detener al Liberty sin problemas, que como hemos dicho es ligero y pisa bien gracias a sus llanta delantera de 16". El motor de 124 cc y 11 CV sigue siendo suave y muy agradable de llevar a cualquier régimen, por su entrega y finura de funcionamiento. Algo que lo convierte en un utilitario excelente, más teniendo en cuenta que los consumos declarados están en 2,5 litros a los 100 km. Por su parte el asiento de 790 mm de altura al suelo te permite llegar al suelo con facilidad, así que tiene todo lo necesario para moverse como pez en el agua por la ciudad. Junto al Medley y al Beverly este Liberty completa una gama de rueda alta para todos los públicos, que está disponible en 50 y 125 y que ha hecho ya que millones de usuarios salten al mundo del scooter. **M**



DEDICATION TO
PROTECTION

Mirrorised visor is an optional accessory, sold separately.



RX-7V EVO

QUANTIC

CONCEPT-XE

SZ-R EVO

TOUR-X5

MX-V EVO

ARAI 2025
COLLECTION
NOW AVAILABLE



CFMOTO 125NK

CFMOTO SE ADENTRA EN UN NUEVO SEGMENTO, EL DE LAS 125 DEPORTIVAS DESTINADAS A LOS JÓVENES POSEEDORES DEL CARNET A1 Y LOS QUE YA TIENEN LA LICENCIA DE COCHE, UNA MOTO QUE SE INTEGRA EN UN MERCADO EN AUGE CADA VEZ MÁS COMPETIDO Y TECNOLÓGICO.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: CFMOTO.

Ya se está convirtiendo en costumbre que las grandes marcas chinas amplíen de manera continua su gama, expandiéndose en segmentos y cilindradas, pero el caso de CFMoto es un tanto diferente al de otras firmas, porque en vez de comenzar con una familia de productos de baja cilindrada e ir aumentando la capacidad de sus motores, lo ha hecho partiendo de motos medias. A las bicilíndricas con motores similares a los de las Kawasaki 650, se le sumaron otras que aprovechaban los propulsores KTM 799 que ellos mismos fabricaban, más tarde vimos la gama de productos de 450 cc, y en este momento también la expansión a gamas más pequeñas, la menor de todas, en manos de esta nueva 125NK.

Las naked de la marca son la familia más numerosa con media docena de modelos, que comienzan con la 800NK con el motor KTM bicilíndrico, la nueva 675NK de propulsor tricilíndrico, otras dos twin, la 650Nk y la 450NK, y por último las 250NK, que no se vende en Europa, y la nueva 125NK. Todas ellas comparten una misma estética, incluso en los colores de guerra de la marca, blanco y azul, y también un

espíritu deportivo, pero que mantiene los pies en el suelo, porque tienen claro que se trata de modelos destinados a ser usados de manera constante.

TODO POR MENOS

Como es norma en la marca, CFMoto pone en el mercado una 125 cc por 3.499 €, una moto que cuesta entre mil y dos mil euros menos que su competencia de marcas "occidentales", y al mismo nivel que la que puede ser su rival más directa, la Zontes 125U. Por este precio te encuentras con una octavo de litro que tiene la máxima potencia que permite el reglamento A1, 15 CV, pero con un motor que al tiempo tiene unos bajos suficientes para no tener que llevarla aullando de manera constante por encima de las 10.000 rpm, con el tacómetro rebasando la línea roja situada a 9.000 rpm mucho tiempo atrás. En este sentido, este nuevo motor de arquitectura plenamente moderna, con un cilindro bastante vertical, dos árboles de levas y cuatro válvulas se siente libre de pereza, sin vibraciones hasta que llegas a la zona más alta y con unos ciertos bajos. Si aceleras a tope, notas el cambio de ritmo a unas 7.000 rpm, un régimen que es fácil de mantener con el cambio

El motor de cilindro vertical con doble árbol de levas y cuatro válvulas es nuevo y obtiene el máximo rendimiento de la categoría A1, 15 CV, con el par situado a 2.500 rpm por debajo, lo que te da un buen margen de potencia disponible. Incluye además control de tracción.

El chasis multitubular de tipo cajón en acero tiene sección redonda, y el basculante de sección rectangular está anclado por el exterior al chasis, permitiendo que la estructura principal sea muy estrecha.

La pantalla digital es una TFT de 5" que incluye T-BOX con sistema de alerta de vibración, navegador Google, y múltiples opciones de conectividad, seguridad y alerta.

Las suspensiones disponen de una robusta horquilla invertida con barras de 41 mm y un amortiguador anclado directamente al basculante. Se complementan con frenos que disponen de una pinza delantera de cuatro pistones de anclaje radial y sistema ABS.



La pantalla TFT de 5" dispone del sistema de alerta T-BOX. Iluminación Full LED y una estética agresiva de moto deportiva. Dispone de una generosa horquilla invertida de 41 mm.



incluso en el tortuoso circuito en el que realizamos esta primera toma de contacto.

El bastidor de acero tiene una estructura de cajón con el motor colgado, y al igual que los plásticos es prácticamente idéntico al de su hermana de 250 cc, de la que para distinguirla hay que buscar detalles como el basculante, más sencillo en la 125NK, o detalles del motor, que sí varían. De hecho, la estética es la misma de toda la familia NK, y algunos componentes como la horquilla o los frenos también son iguales, lo que confirma que esta hermana pequeña está más que sobrada en lo que respecta a su parte ciclo, incluso en la talla de los neumáticos. La posición y el tamaño, heredados también de la 250 cc, permiten a personas que ya han crecido hasta o casi su máxima talla, sentirse a gusto, algo que no siempre ocurre en estas deportivas pensadas inicialmente para los jóvenes, que también es cierto que normalmente tienen a esas edades el mismo tamaño que los adultos.

Como también es habitual, te vas a encontrar con una moto plenamente equi-

Técnica

Precio: 3,499 €; **Motor:** Un cil. vertical. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 4 V; **Diámetro x carrera:** 58,0 x 47,0 mm; **Cilindrada:** 124 cc; **Compresión:** 12,0:1; **Potencia máx. dec.:** 11 kW (15 CV) a 10.500 rpm; **Par máx. dec.:** 11 Nm a 8.500 rpm; **Alimentación:** Un inyector; **Modos de conducción:** No tiene; **Ayudas electrónicas:** TC; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Multitubular de acero; **Basculante:** Doble brazo de acero; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 41 mm / 130 mm; **Reglajes:** No tiene; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador / 130 mm; **Reglajes:** Precarga; **Freno del.:** Un disco de 292 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 220 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** Estándar / No; **Rueda del.:** 110/70-17". Llanta 3,00"; **Rueda tras.:** 140/60-17". Llanta 4.50"; **Medidas:** Cap. Depósito: 12,5 l; **Peso lleno:** 142 kg; **Dist. entre ejes:** 1.360 mm; **Altura asiento:** 780 mm.

pada, no sólo en cuanto a los componentes del chasis, sino también con un cuadro digital con navegación que puede conectarse, tomas de corriente USB de distintos tipos e incluso control de tracción. Como puedes imaginarte, es una moto que dinámicamente es un verdadero juguete, con un peso llena de gasolina de poco más de 140 kg, y eso teniendo en cuenta su talla. Se mueve sin esfuerzo, y para ir deprisa con ella lo único que tienes que tener en cuenta es el régimen en el que vas a empezar a acelerar, y reducir sin piedad no plantea problemas porque la retención del motor es la justa. La potencia máxima se obtiene a 10.500 rpm, por lo que al final no puedes hacer mucho caso de la línea roja, que empieza 1.500 rpm antes, y tus sensaciones cuando el motor se acaba son las que mandan.

El resumen es que tienes una nueva deportiva de 125 cc con un comportamiento sano, potencia y un tamaño que te vendrá bien si tienes ya una talla media, con el equipamiento que ya parece obligatorio y un precio que llama la atención. **M**



PERFECTA PROTECCIÓN – MÁXIMO CONFORT DE MARCHA

Los parabrisas Wunderlich **MARATHON** garantizan unos viajes relajados gracias a una elevada protección frente al viento y las inclemencias meteorológicas. Los parabrisas **FLOWJET** ofrecen protección esencial y compacidad, con un diseño deportivo.

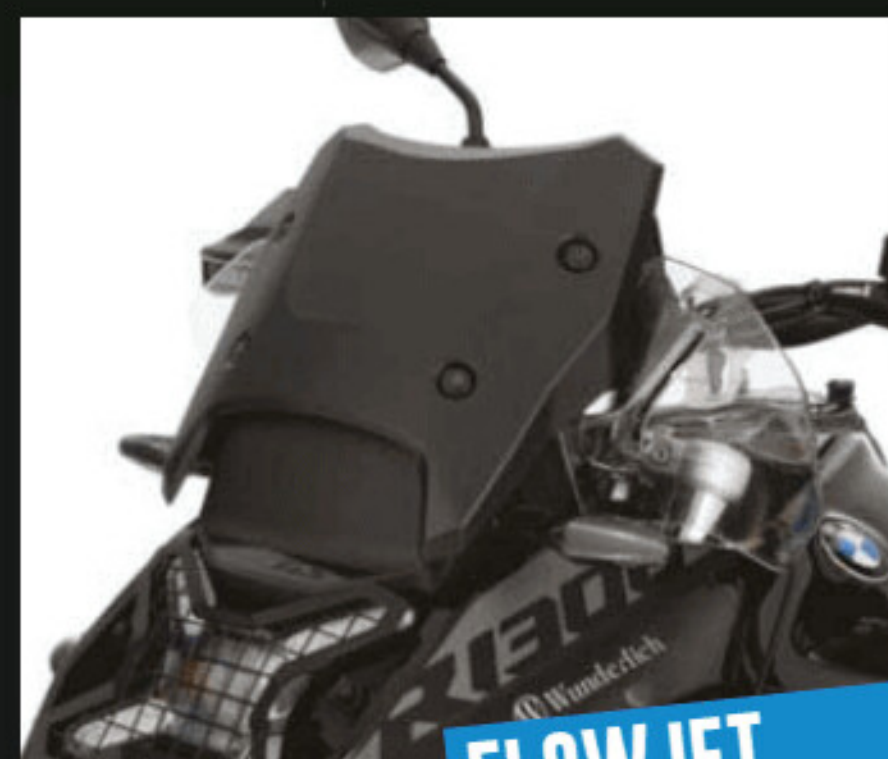
Compatibles con **BMW, Ducati DesertX, Multistrada V4 y Harley-Davidson Pan America**, y perfectamente integrados en cada caso.

**WUNDERLICH – TODA NUESTRA PASIÓN.
PARA QUE DISFRUTE CONDUCIENDO.**

**DISPONIBLES ONLINE O EN SU
DISTRIBUIDOR WUNDERLICH HABITUAL**



MARATHON
PARABRISA



FLOWJET
PARABRISA



YAMAHA MT-07 / Y-AMT

LA YAMAHA MT-07 SE HA CONVERTIDO EN LA LÍDER DE VENTAS DEL SEGMENTO NAKED MEDIO DESDE SU LANZAMIENTO HACE UNA DÉCADA, Y ESTA TEMPORADA NO SÓLO SE ADAPTA A LAS NUEVAS NORMAS, SINO QUE SE VE ACOMPAÑADA DE UNA VERSIÓN Y-AMT CON LA TRANSMISIÓN AUTOMATIZADA QUE SE ESTRENÓ EN LOS MODELOS DE TRES CILINDROS DE LA MARCA.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: YAMAHA.

Se puede decir que Yamaha cambió el paso a principios de este siglo con la llegada de su nueva generación de naked deportivas. Si la marca japonesa había pasado por unos años de un cierto inmovilismo en lo que se refiere a la definición de sus modelos, todo cambió con la llegada de lo que bautizó como “Dark Side of Japan”. Las siglas DSOJ empezaron a definir una nueva generación de motos diferentes al resto, que han acabado calando entre el público hasta el punto de convertirse en el segmento más vendido de Yamaha, que rebasa el 40 % de sus ventas totales en Europa con más de 40.000 unidades el año pasado.

De entre ellas hay un modelo que sobresale, la MT-07 nacida hace una década, y que ahora llega a su cuarta generación con más cambios de lo que podría esperarse en un primer momento. La MT-07 es la naked media más vendida desde su lanzamiento en Europa, casi 200.000 unidades vendidas, acaparando en 30 % de todo el mercado naked de su categoría, y rivalizando únicamente en nuestro país con la Kawasaki Z900, que esta temporada también se ha renovado, la rivalidad continuará en 2025. Sin embargo, para este año Yamaha nos reservaba una sorpresa, quizás en parte esperada, pero igualmente exclusiva, la llegada de la transmisión automatizada Y-AMT, que se estrenó en la MT-09 la pasada campaña, y que accede al ya famoso motor CP2 por vez primera.

MÁS ALLÁ DE LA EURO 5+

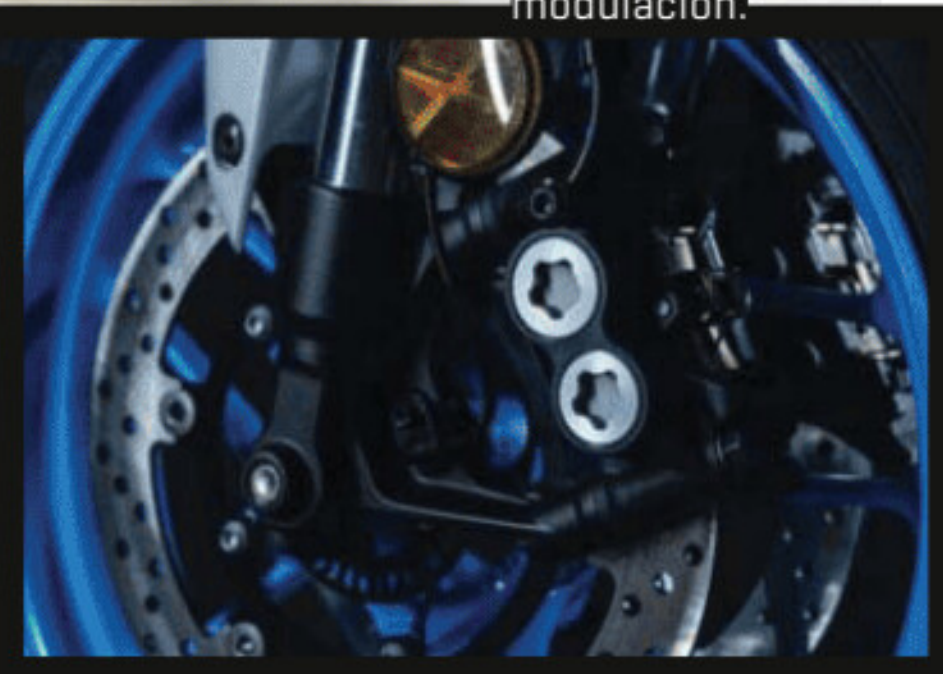
En 2025 estamos asistiendo a un rosario de novedades por la implantación de la nueva homologación. Algunas motos simplemente se han adaptado, otras han aprovechado para renovarse más allá de cumplir las nuevas normas, y la MT-07 es una de las primeras. El motor mantiene su base mecánica inalterada,

dos cilindros en línea de 689 cc con el cigüeñal calado a 270° y eje de equilibrado. La potencia también es la misma, 54 kW (73 CV) a 8.750, con un régimen máximo de 10.000 rpm, y con una curva plana desde menos de 7.000 rpm. Aunque las cifras máximas se mantienen, el par ha aumentado en la zona media para ganar respuesta, algo que comprobaremos cuando llegue la unidad de pruebas y la sometamos a nuestras habituales mediciones para comparar con la versión anterior. El sonido del motor se ha canalizado a la zona trasera del depósito, que tiene unas aberturas que se encuentran sobre la caja de aire, que ahora es más pequeña pequeña para instalar acelerador electrónico. Su conducto de entrada está en posición vertical, para reforzar el ruido que llega al conductor, sobre todo entre 30 y 50 km/h y $\frac{1}{4}$ y $\frac{1}{2}$ de la apertura del acelerador.

Las novedades también llegan de la parte de un acelerador electrónico que se encarga de modular la respuesta y permite contar con modos de conducción y control de tracción, un nuevo alternador trifásico más potente y cambios en la transmisión, ya que los piñones de las tres primeras relaciones tienen ahora seis tetones en vez de cinco para suavizar los cambios y la leva de accionamiento en el cárter se ha girado 35° para que no interfiera con la pierna izquierda. Se ha incluido un asistente de cambio de tercera generación en la versión manual, pero es opcional. La llegada del sistema Y-AMT (Yamaha Automated Manual Transmission), cambia por completo la forma de trabajar con el cambio. Mecánicamente no es muy complicado, simplemente se sustituyen la maneta y la palanca de cambio por unos actuadores accionados por unos motores eléctricos, que trabajan bajo las ordenes de un sistema informático. Puedes optar por dejar que la inteligencia artificial decida el momento de cambiar dependiendo



La pantalla a color de 5" tiene navegación Garmin gratuita. En la pinya izquierda del manillar se controlan los modos y están las levas del cambio. Las frenadas ofrecen suficiente potencia y modulación.



de diferentes parámetros: velocidad, grado y velocidad de apertura del acelerador, régimen, o hacerlo manualmente con unas levas situadas junto al puño izquierdo. Hay dos sistemas automáticos para elegir una conducción más o menos deportiva, que también permiten que te entrometas en su funcionamiento pulsando las levas. El embrague trabaja solo, y la verdad es que lo hace estupendamente.

En el chasis también ha habido cambios considerables, ya que por una parte el bastidor tiene nuevos tubos superiores más rígidos y ha ocurrido lo mismo con los tirantes de sujeción suplementarios del motor y con el eje del basculante. Se gana un 13 % de rigidez torsional, longitudinal y lateral con el mismo peso de 14,8 kg. La geometría tiene variaciones muy ligeras se pasa de 24,8° a 24,3° en el ángulo de dirección y de 90 mm a 93 mm en el avance. Los cambios más importantes en el chasis desde el nacimiento del modelo son el nuevo basculante asimétrico, que se une a una nueva horquilla invertida de 41 mm, frenos delanteros con pinzas de cuatro pistones de anclaje radial y discos de 298 mm y una tija triple de aluminio, que es un 42 % más rígida y 400 g más ligera. Ahora pesa 1.160 g, que se suman a los 670 g de la placa superior. Las nuevas llantas están fabricadas con el sistema spinforged, y son 480 g más ligeras, delante pasan de 4.370 g y 3.960 g

Técnica

Precio: 7.799 € / 8.299 €; **Motor:** 2 cil. en línea. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 8 V; **Diámetro x carrera:** 80,0 x 68,6 mm; **Cilindrada:** 689 cc; **Compresión:** 11,5:1; **Potencia máx. dec.:** 54 kW [74 CV] a 8.750 rpm; **Par máx. dec.:** 68 Nm a 6.500 rpm; **Alimentación:** 2 inyectores; **Modos de conducción:** 3; **Ayudas electrónicas:** TC, [CC en Y-AMT]; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Multitubular de acero; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Geometría:** 24,2° / 93 mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 41 mm / 130 mm; **Reglajes:** No tiene; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador / 130 mm; **Reglajes:** Precarga y extensión; **Freno del.:** 2 discos de 298 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 245 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** Estándar / No; **Rueda del.:** 120/70-17". Llanta 3,50"; **Rueda tras.:** 180/55-17". Llanta 5,50"; **Medidas.** **Cap. Depósito:** 14 l; **Peso lleno:** 183 kg / 186 kg; **Dist. entre ejes:** 1.395 mm; **Altura asiento:** 805 mm.

y detrás de 5.010 g a 4.940 g, lo que reduce considerablemente el efecto giroscópico. Los neumáticos de serie elegidos han sido los Dunlop Sportmax Q5A

La ergonomía también se ha tocado, con un depósito de gasolina que es 5 mm más ancho en la zona delantera y 25 mm más estrecho en la trasera, unos estribos 10 mm más bajos y un manillar 9,3 mm más atrás, 22 mm más bajo, 1,3° menos inclinado y 9 mm más ancho por cada lado. También llega una pantalla digital en color de 5" con cuatro visualizaciones, conexión con el teléfono y sistema de navegación Garmin gratuito.

MISMAS VIRTUDES

Más allá de los beneficios que una línea diferente pueda proporcionar, el gran éxito de la MT-07 se ha debido a lograr aunar una filosofía agresiva con un funcionamiento realmente notable. Su motor CP2 no sólo tiene una potencia más que suficiente, sino también una respuesta contundente desde un régimen muy bajo, lo que te permite una conducción fácil en cualquier situación, desde un atasco ciudadano, hasta un tramo de curvas por carretera o en una travesía recta a velocidad constante, para lo que, por cierto, la versión Y-AMT dispone de control automático de velocidad. La curva de par proporciona una potencia con muy pocas variaciones desde

Posibilidad de incorporar cambio Y-AMT con funcionamiento automático en dos modos y manual mediante levas, y siempre con embrague automático, con esta opción se dispone además de control de velocidad

El chasis tiene nuevos tubos superiores y eje de basculante que permiten contar con más rigidez, el basculante es completamente nuevo, con forma de banana y las llantas de fabricación spinforged, son más ligeras



Motor de dos cilindros calado a 270° con más par, y acelerador electrónico que permite varios modos de conducción y control de tracción. El sonido cuenta con amplificación acústica en la zona del conductor gracias a aberturas en el depósito de gasolina.

Nueva horquilla invertida de 41 que se complementa con un amortiguador progresivo que tiene ajuste del hidráulico de extensión. Los frenos disponen de pinzas delanteras de 4 pistones de anclaje radial, y llantas más ligeras fabricadas con el método Spinforged.

unas 7.000 rpm, con buena aceleración sin necesidad de destripar el motor. Los nuevos modos de conducción, tres en total, y la llegada del control de tracción en dos niveles, que se puede desconectar, aumentan la seguridad y permiten que adaptes el carácter del motor a cada situación. Los cambios ergonómicos son de detalle, pero el sonido sí que se deja notar envolviendo la zona superior de la moto.

La horquilla es más rígida, y tiene un tarado algo suave, especialmente en las frenadas duras, en las que las pinzas y el tarado del ABS permiten bastante potencia, lo que puede llevar a que te quedes sin recorrido si apuras mucho. La bomba tiene un tacto brusco al principio, que puedes modular con la posición de la maneta, y que en ciudad a baja velocidad puede sorprender inicialmente. Los cambios en el chasis han logrado mejorar la agilidad de la moto, que pesa en su versión manual 183 kg, y tres más en la Y-AMT, y mantener la estabilidad sin una merma de la comodidad, que es otro de los grandes argumentos de la moto. Además, ahora tienes un cuadro de última generación incluso con navegador que se maneja con facilidad desde la piña izquierda.

La gran pregunta ahora es la elección del sistema de transmisión, porque la diferencia de precio es de 500 €, 7.799 € la estándar frente a 8.299 € la de cambio automático. Sin embargo, la respuesta es clara, porque depende de lo que vayas a hacer con la moto y de tu capacidad de adaptación a que piensen por ti, como ya hacen muchos automóviles. En ciudad, en los trayectos diarios de desplazamiento, está claro que

Rivales



Honda CB750 Hornet

755 cc / 92 CV / 192 kg / 7.950 €



Kawasaki Z650

649 cc / 68 CV / 188 kg / 7.575 €



Suzuki GSX-8S

776 cc / 82 CV / 202 kg / 8.399 €

acabas empleando el sistema automático y olvidándote de estar eligiendo relación de cambio, encontrando el punto muerto en los semáforos y modulando el embrague en las salidas. En conducción deportiva, en modo manual, las levas del Y-AMT actúan más rápido y con mayor seguridad que tú, cambiarás más deprisa, reducirás sin rebotes inmediatamente, pero tienes que acostumbrarte a su manejo. Si eliges en estas condiciones el automático, casi con seguridad la moto no va a cambiar exactamente en el punto en tú lo harías, pero si abres tu mente, enseguida notarás que no lo hace nada mal. En cualquier caso tienes para elegir, una moto como la MT-07 en la que la mitad de sus compradores son A2 tiene para muchos el reto y la gracia de poder demostrar su habilidad con algo tan especial en una moto como es el cambiar manualmente, al contrario que en un scooter. La opción está ahí, probablemente es cuestión de experiencia y tipo de uso. **M**

Conclusión

La Yamaha MT-07 ha sido una superventas desde su lanzamiento y lo va a seguir siendo ahora. No hay motivos para que lo deje de ser, sigue teniendo un precio atractivo, mantiene sus características y ahora es tecnológicamente más avanzada, con mejor equipamiento y la opción de un exclusivo cambio automático que abre muchas opciones de cara al futuro. El DSOJ sigue funcionando, y esta moto es su más claro ejemplo.



YAMAHA TRACER9 GT

RENOVADA VERSIÓN DEL CONCEPTO TRACER QUE INICIALMENTE NACIÓ COMO MOTO SPORT TOURING Y QUE AHORA CENTRA SU ENFOQUE EN MÁS TOURING. MAYOR EQUIPAMIENTO CON MÁS CARGA TECNOLÓGICA, MOTOR MÁS POTENTE Y MEJORAS EN LA PARTE CICLO PARA HACERLO MÁS CÓMODA.

TEXTO: SANTI AYALA. FOTOS: FRANCESC MONTERO.

La primera Yamaha Tracer 9 nacía hace una década tomando la base de la deportiva MT09 para convertir a una naked en moto touring, vestida y con más confort de marcha. Desde 2015 se han vendido 9.500 Tracer9, como moto sport touring llevando la deportividad y la diversión al viaje. En esta década de existencia Yamaha presume de que su modelo ha sido líder de ventas en su segmento afrontando una demanda de motos versátiles y deportivas. En 2018 nacía la primera Tracer GT como algo más que una versión extra. Era una compañera de viaje diseñada para conquistar largas distancias con comodidad, versatilidad y un rendimiento excepcional. Nacida de la reconocida línea de deportivas de Yamaha, esta Tracer9 representa la evolución del concepto de moto touring, combinando agilidad, tecnología punta y ergonomía pensada para el máximo confort. En 2021 se renovaba la Tracer9 y en este 2025 llega una renovada Tracer9 como moto más premium, para un público más maduro, con más capacidad económica y más experto en conducción por edad de carnet. Disponible en versión estándar (touring diario), GT (touring avanzado) y GT+ (touring premium), además de poder optar al nuevo cambio automático Y-AMT. De moto touring accesible del primer modelo se pasa a una moto más tecnológica, con más prestaciones y más calidad, aunque también, con un precio superior al de la versión anterior. Mientras la Tracer9 cuesta 12.799 € esta GT tiene un coste de 16.399 €.

POLIVALENCIA

La Tracer9 GT ofrece diseño, ergonomía y equipamiento extra como la suspensión electrónica y las maletas, como principa-

les diferencias sobre la estándar. La GT es una moto cómoda para el día a día y largos recorridos; touring porque inspira a viajar y ofrece capacidad de carga con maletas y navegación; deportiva por su sensación de moto naked, ligera y que no es larga, junto al motor CP3 de respuesta sport.

Con un diseño singular, elegante y aerodinámico, la Tracer 9 GT destaca por su perfil estilizado que combina líneas agresivas con funcionalidad. Su estructura está basada en el chasis de la MT-09, pero completamente adaptada para ofrecer una posición de conducción más vertical y cómoda, ideal para largos recorridos. Cuenta esta nueva GT con un nuevo asiento más ergonómico 18 mm más alto que antes, con más espuma y más cómodo, más largo y ancho atrás pero más estrecho delante, con un arco de pierna más corto, que permite llegar mejor al suelo. Además, para pisar mejor el suelo cuando nos subimos, en parado, al dar el contacto la GT se agacha y baja su altura, gracias a la suspensión electrónica semiac-tiva que pone más blandos los hidráulicos y, por su propio peso, baja algo la moto -no modifica nada de la precarga del muelle-. El asiento es regulable en altura, manualmente en 845 mm o bien 860 mm.

Dispone la GT de parabrisas regulable en altura electrónicamente con 100 mm de recorrido (25 mm más que la de serie arriba del todo, y 25 mm menos abajo) encontrando así la posición perfecta para ciudad o para carretera. El nuevo manillar queda posicionado para reducir la fatiga del piloto, y las estriberas rediseñadas para mayor comodidad. Se incluye una nueva guantera, en la parte delantera derecha, muy práctica donde guardar, por ejemplo, el móvil y cargar su batería conectado a la toma USB que tiene dentro.



Gran dotación tecnológica en iluminación Matrix Led, suspensión Kayaba con ajuste electrónico, pantalla TFT de 7" y más componentes electrónicos avanzados.



El chasis de aluminio incluye cambios rediseñado en puntos como la pletina de la pipa, en el anclaje del depósito... Es una moto con más espacio para el piloto y el pasajero, con diferente distribución del peso optimizada, mayor radio de giro y una rigidez estructural superior. También el subchasis es distinto, 50 mm más largo y 150 g. más ligero. Estructura que reduce su peso 10 kilos frente al modelo anterior con 227 kilos declarados.

La Tracer9 GT 2025 aparece como un salto cualitativo significativo en la evolución de las sport touring. Se aprecia su diseño exterior con una evolución que combina elegancia con una aerodinámica de última generación. Los ingenieros han trabajado para optimizar la eficiencia y la estética con una carrocería rediseñada con líneas más fluidas con otro carenado que reduce la resistencia al viento, empleando además materiales más ligeros en su construcción.

TECNOLOGÍA

La Tracer 9 GT 2025 se convierte en un centro tecnológico con sistemas electrónicos avanzados como la pantalla TFT de 7" (atrás quedan aquellos dos

Técnica

Precio: 16.399 €; **Motor:** 3 cil. en línea. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 12 V; **Diámetro x carrera:** 78,0 x 62,1 mm; **Cilindrada:** 889 cc; **Compresión:** 12,7:1; **Potencia máx. dec.:** 87,52 kW (119 CV) a 10.00 rpm; **Par máx. dec.:** 93 Nm a 7.000 rpm; **Alimentación:** 3 inyectores; **Modos de conducción:** 5; **Ayudas electrónicas:** TC, AW; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Doble viga de aluminio; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 41 mm / 131 mm; **Reglajes:** 3 vías electrónico; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador/131 mm; **Reglajes:** 3 vías; **Freno del.:** 2 discos de 298 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 230 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** En curva / Sí; **Rueda del.:** 120/70-17". Llanta 3,5"; **Rueda tras.:** 180/55-17". Llanta 5.50"; **Medidas:** Cap. Depósito: 19 l; **Peso en seco:** 227 kg; **Distancia entre ejes:** 1.500 mm; **Altura asiento:** 845 mm.

relojes que llevaba antes) completamente personalizable con 3 fondos diferentes, conectividad smartphone de última generación, sistema de navegación integrado con la app Garmin Motorize con mapeo en tiempo real, conectividad 5G para actualizaciones y servicios en la nube... Tiene llave keyless y sistemas de seguridad inteligente. Incluye control de tracción de sexta generación, control de estabilidad, frenada adaptativa con ABS en curva, sistema de detección de ángulo muerto y luces adaptativas con tecnología LED inteligente. La iluminación es una de las grandes mejoras de esta moto que representa un salto tecnológico significativo, integrando sistemas de última generación que mejoran la seguridad, visibilidad y estética de la motocicleta. Con tecnología Matrix LED inteligente con sistema de iluminación totalmente adaptativo, con el haz luminoso de largas completamente variable y con capacidad de segmentación de luz para reducir la intensidad lumínica ante un vehículo que viene de frente solo en ese lado manteniendo la intensidad en el

Iluminación con funciones adaptativas a condiciones de conducción. Iluminación dinámica en curvas, reducción automática del deslumbramiento nocturno con modos ciudad, carretera y autopista.



La estética cuesta que guste a la primera. Líneas muy acusadas con el frontal voluminoso y el singular diseño de los faros. Para gustos colores y, por cierto, la GT se vende en negro y en gris.

Las maletas son de serie, fáciles de abrir, sin llave, con cerradura conectada al mando keyless, tienen muy buena capacidad (30 l). En opción, baúl trasero y los asientos calefactados pues los puños con calor sí son estándar.

El motor tricilíndrico CP3 rinde 119 CV con un par de 98 Nm. Incluye de serie en la GT sistema de cambio rápido quickshifter mejorado sobre el anterior.

otro lado. Un sistema que no se activa en el entorno urbano, de día, en rutas de niebla o a menos de 15 km/h y que es una de las pocas motos del mercado que lo incluye. Cuenta la Tracer9 GT además con iluminación de curva inteligente, trabajando junto a la IMU, y según inclinación de la moto ilumina los cuneteros. Incluye ahora luces de frenado de emergencia que parpadean ante una frenada brusca.

La suspensión Kayaba semiactiva que monta la GT cuenta con el sistema KADS que trabaja con los datos que aporta la IMU (ángulo de inclinación, carga de peso, aceleración, velocidad, recorrido de la suspensión...). Además, se coordina con el modo de conducción que llevamos para dar un tarado más firme o más cómodo, con ajustes automáticos según condiciones de conducción.

Su motor CP3 tricilíndrico de 890 cc. dotado de controles de tracción, deslizamiento de embrague y anticaballito, con nuevos algoritmos. La GT dispone de quickshifter, de tercera generación, que actúa para subir y bajar de marcha con más precisión y mayor rapidez. Tiene esta Tracer9 acelerador electrónico, control de velocidad de cruce así como 5 modos de conducción, 3 preconfigurados (Street, Sport y Rain) y otros dos "custom" personalizables en control de tracción, freno motor, suspensión, antiwheelie... Con depósito de 19 l. y unos mejores consumos (5,2 l/100 km) la autonomía declarada es de 450 km.

La nueva Tracer9 GT que hemos probado destaca por un implemento claro del confort, gustándome mucho el nuevo

Rivales



HONDA NT1100
1.084 cc / 100 CV / 238 kg / 15.300 €



KAWASAKI VERSYS 1100 S
1.099 cc / 135 CV / 257 kg / 16.700 €



SUZUKI GSX-S1000 GX
999 cc / 152 CV / 232 kg / 18.799 €

asiento que ya no te deja avanzado como el anterior, y el nuevo manillar con el que vas más erguido. La nueva instrumentación es muchísimo mejor que la anterior y se lee muy clara. La combinación de un chasis ligero y una suspensión de alta tecnología permite a la Tracer 9 GT ofrecer excelente maniobrabilidad en ciudad, buena estabilidad en altas velocidades y capacidad de adaptación a diferentes terrenos con un handling preciso y comunicativo. La suspensión electrónica trabaja bien aunque reconozco que me gustan más las de regulación manual pues siento como mayor precisión de reacción general. Me encanta el motor CP3 muy reactivo, con un quickshifter super rápido, que responde con esa mezcla de carácter touring y deportivo que hacen especial a esta moto, con un sonido que me gusta. **M**

Conclusión

La Yamaha Tracer9 GT es una declaración de intenciones. Representa la evolución de las motos touring combinando tecnología punta, comodidad excepcional y un rendimiento versátil que la convierte en una opción sensacional para los que combinan la deportividad y el confort, diseñada para quienes entienden que viajar no es solo llegar, sino disfrutar cada kilómetro del recorrido. Dotada de un motor CP3 de sensacional rendimiento y con mucho equipamiento tecnológico, responde soberbia.

APRILIA TUAREG 660 RALLY

LA RALLY REPRESENTA LA EVOLUCIÓN DE LA TUAREG 660 ELEVANDO SUS CAPACIDADES OFF ROAD. ESTA VERSIÓN, INSPIRADA EN LAS TUAREG OFICIALES QUE COMPITEN, Y GANAN, EN CARRERAS COMO EL AFRICA ECO RACE, INCORPORA COMPONENTES Y MODIFICACIONES QUE LA CONVIERTEN EN UNA TRAIL ENDURO.

TEXTO: SANTI AYALA. FOTOS: RED-LIVE.

Esta 660 Rally mantiene la esencia de la familia Tuareg, una saga de motos que desde los años 80 ha simbolizado las motos trail de la marca de aventura. Su diseño evoca claramente su vocación aventurera, con una estética muy campera y off road, con la decoración exclusiva de la versión Rally con una combinación de colores heredada de las Aprilia de competición, con el característico rojo, blanco y azul de la marca italiana, realizado con detalles en dorado que subrayan su carácter racing.

HERENCIA

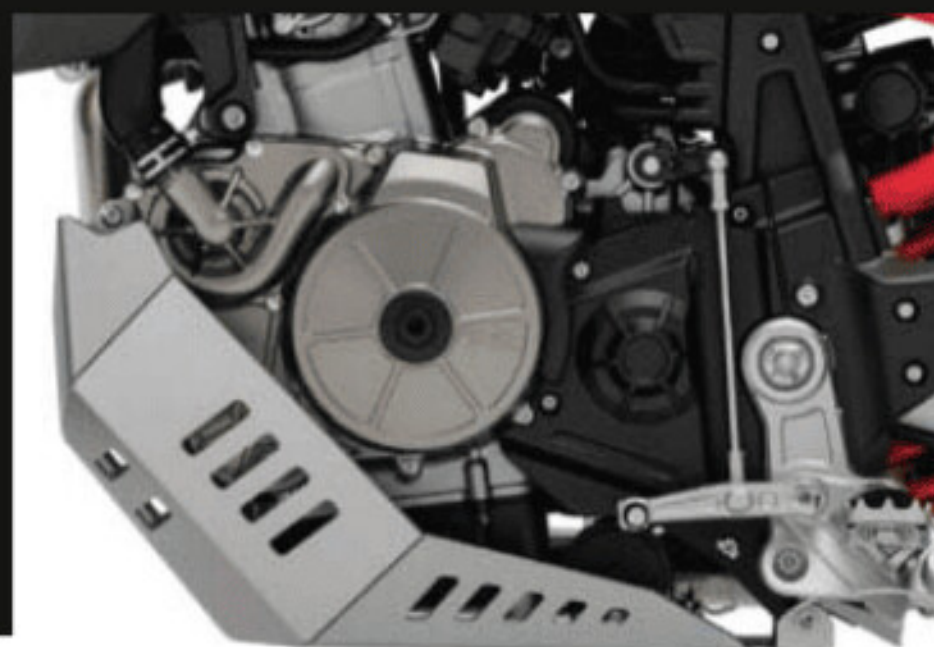
La denominación Tuareg Rally no es nueva pues ya en 1985 Aprilia ofrecía un modelo con este nombre en versiones de diferentes cilindradas y con mecánicas 2T. Pero aquella trail Tuareg desaparecía en 1993 denominación recuperada en 2022 con el lanzamiento de la actual Tuareg 660. Herencia deportiva y diseño aventurero en esta trail que se mueve con el motor bicilíndrico paralelo de 659 cc, derivado del utilizado en la deportiva RS 660 y la naked Tuono 660, pero específicamente calibrado para el uso adventure con una potencia de 80 CV. Propulsor en homologación Euro 5+, más restrictiva, pero que aun así mantiene la misma potencia y par máximos. Se ha trabajado en esta mecánica de la Tuareg para que tenga una respuesta pronta, con una estirada lineal, con modificaciones en la admisión optimi-

zadas con otras toberas que crecen de 48 a 52 mm de diámetro, además de tener otros conductos de entrada de aire. Se monta un volante motor más ligero con mejor respuesta a bajo régimen, a lo que también se añade una cartografía revisada. El motor se caracteriza por su elasticidad y entrega de potencia contundente, con un par motor disponible desde bajas revoluciones que facilita la conducción off-road y garantiza recuperaciones sólidas. La electrónica juega un papel fundamental, con un acelerador ride-by-wire que ahora tiene un tiro en el puño más directo (de 80° de giro a 65°) para ayudar a una respuesta más deportiva. Reacción del motor que se conjuga con 4 diferentes mapas de motor Urban, Explore, Off Road y Rally, específico para esta versión. El modo Rally, o Individual, merece mención especial, ya que configura todos los parámetros electrónicos para uso en terrenos difíciles, reduciendo las intervenciones electrónicas al mínimo, pero manteniendo un margen de seguridad. La Tuareg 660 Rally integra un completo paquete electrónico que incluye Sistema APRC (Aprilia Performance Ride Control) con control de tracción ajustable en varios niveles; ABS desconectable en la rueda trasera para uso off-road; instrumentación TFT a color de 5 pulgadas con conectividad para smartphone, sistema de navegación integrado mediante aplicación; control cruise e iluminación full LED con luces diurnas DRL.





La Rally es una genuina trail off road dotada de componentes estándar que implementan su gen campero.



Por cierto, en la Tuareg 2025 se ha mejorado la refrigeración pasando de tres ventiladores a uno solo pero de mayor tamaño, ahorrando además medio kilo de peso. El carenado frontal ha sido rediseñado, incluyendo otra óptica, para ofrecer una imagen más off road junto a una mayor protección aerodinámica, mientras que la cúpula más alta y ancha proporciona un mejor resguardo contra el viento. La ergonomía se ha estudiado para favorecer la posición de conducción tanto sentado como de pie, esencial en los tramos más técnicos de off-road. Hay algunas mejoras a mencionar como que el sensor de la pata de cabra queda ahora protegido con una placa metálica que evita su rotura por golpes, un incordio si pasa porque deja la moto inactiva y a más de uno os ha ocurrido.

TRAIL ENDURO

La Tuareg 660 Rally destaca por sus modificaciones en la parte ciclo. El chasis de acero de doble cuna se complementa en esta edición con una suspensión Kayaba de mayor recorrido y completamente ajustable. La horquilla con barras de 43 mm, ofrece ahora 240 mm de recorrido

Técnica

Precio: 13.999 €; **Motor:** 2 cil. en línea. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 8 V; **Diámetro x carrera:** 81 x 63,9 mm; **Cilindrada:** 660 cc; **Compresión:** 12,7:1; **Potencia máx. dec.:** 80 CV [58,84 kW] a 9.250 rpm; **Par máx. dec.:** 70 Nm a 6.500 rpm; **Alimentación:** 2 inyectores; **Modos de conducción:** 4; **Ayudas electrónicas:** TC; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Doble viga de aluminio; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 43 mm / 240 mm; **Reglajes:** 3 vías; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador/240 mm; **Reglajes:** 3 vías; **Freno del.:** 2 discos de 300 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 260 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** Off road / Sí; **Rueda del.:** 90/90-21". Llanta 1,85"; **Rueda tras.:** 150/70-18". Llanta 4"; **Medidas:** Cap. Depósito: 18 l.; **Peso en seco:** 199 kg; **Distancia entre ejes:** 1.500 mm; **Altura asiento:** 880 mm.

(30 mm más que la versión estándar), mientras que el monoamortiguador trasero se ha revisado para proporcionar también 240 mm de recorrido. Ambos elementos cuentan, regulable en tres vías, con muelles lineales, no progresivos, que aportan un tacto directo, menos confortable pero más deportivo.

Las ruedas mantienen la configuración off-road con llanta delantera de 21 "y trasera de 18, pero en la Rally se montan aros con radios para neumáticos con cámara/mousse. Las llantas, además, presentan un diseño que mejora la resistencia a impactos sin aumentar el peso, realizadas en ergal y anodizadas en dorado. La garganta cambia de 2.15 a 1.85 delante y de 4.25 a 4, detrás.

La Tuareg 660 Rally incluye en su equipamiento componentes orientados a la aventura off road: cubrecárter reforzado en aluminio de 5 mm de espesor y de mayor cobertura; cubremanetas reforzados con estructura metálica; asiento rally 20 mm más alto pero más estrecho delante que aporta más libertad de movimientos y permite mejor acción de sentado a levantado; estribas off-road más anchas con goma desmontable; manillar más avanzado y

La decoración toma los grafismos de las motos de carrera oficiales de Aprilia con las que su piloto Jacopo Cerutti ha ganado raids como la Africa Eco Race, el Hellas Rally, la Baja España Aragón.

El guardabarros delantero alto es una de las señas de identidad propias de la Rally. El asiento, el manillar, la cúpula, los cubremanetas reforzados, el cubrecárter más sólido... son componentes diferentes a los de la Tuareg 660 estándar.

El silenciador SC Project es de serie en la Rally, que mejora el rendimiento, rebaja el peso y ofrece otra sonoridad más racing.

El tren delantero destaca por las llantas en dorado de radios y con cámara, el mayor recorrido de la horquilla y el setting diferente de ésta.



Rivales

más bajo en posición más endurera; pata de cabra más larga y con peana más ancha para mejor apoyo en arena; cúpula específica con hendiduras laterales para permitir girar mejor de tope a tope de manillar sin tocar la pantalla; guíacadena robusto de serie, opcional en la estándar; y guardabarros alto, bajo en la normal.

A pesar de su clara orientación off road, la Tuareg 660 Rally mantiene la filosofía de versatilidad como moto trail pero con una destacada mejor en manejabilidad gracias a su peso por debajo de los 200 kilos. Es una moto ahora más alta pero aún llegan bien al suelo pilotos de estatura media/baja. Su altura de asiento, ajustable entre 860 y 875 mm, permite adaptarse a diferentes estaturas, y la disposición de los mandos facilita tanto el uso deportivo como el urbano. La posición de conducción natural, con manillar ancho y posición de piernas relajada, resulta cómoda tanto en largas distancias por carretera como en excursiones off-road.

Me encanta el tacto que aporta la suspensión, muy conseguido, absorbente pero sólido, beneficioso en baja y en alta velocidad, sin dejar el tren delantero flotante. De serie monta neumáticos Pirelli Scorpion STR pero para este test llevamos los Scorpion Rally, con más taco, sobre todo delante, lo que agradecemos en el recorrido 80 % de campo que hicimos en Italia, con algunas zonas de barro y charcos. Se siente como una auténtica trail-enduro, muy aplomada de chasis, con gran manejabilidad, un motor que empuja y corre muchísimo. Mecánica elástica, de sensacional repuesta global

que se apoya en un buen cambio, en el que el quickshifter trabaja perfecto. Me gusta el nuevo puño del gas, de tiro corto, que ofrece no solo un mejor control del motor, también una respuesta más viva al dar al gas con menos demora en la entrada de potencia. Muy buena la posición de conducción en óptimo diseño del manillar, el asiento y los estribos que aportan una triangulación perfecta tanto para ir sentado como de pie. Sí se ha mejorado mucho el tacto del freno delantero, que era muy brusco antes en las Tuareg y que ahora es progresivo, con potencia, y modulable a la perfección. En las pistas que rodamos, de suelo compactado en su mayoría, y roto en otros puntos, la moto te invita a rodar deprisa aportando una confianza sensacional, propia de una moto de menor peso a los 199 kilos que declaran en Aprilia. **M**

Conclusión

La Tuareg Rally representa una opción atractiva para los que buscan una trail capaz en los terrenos complicados sin renunciar a prestaciones en carretera. Su combinación de tecnología, ergonomía y equipamiento la posiciona como una de las trail de media cilindrada más capaces del mercado. Si bien su precio la sitúa en la franja alta del segmento, el nivel de equipamiento y prestaciones justifica la inversión, sobre todo para los que expresen sus capacidades off-road. Es una moto para aventureros que invita a la aventura.



DUCATI DESERTX RALLY

937 cc / 110 CV / 203 kg / 22.595 €



KTM 890 ADVENTURE R

889 cc / 105 CV / 196 kg / 16.199 €



YAMAHA TENERE 700 RALLY

689 cc / 73 CV / 210 kg / 12.399 €

DUCATI STREETFIGHTER V2 / S

NOS SUBIMOS A LA DUCATI STREETFIGHTER V2 CON MOTIVO DE SU PRESENTACIÓN INTERNACIONAL EN ALMERÍA. TODO EN ELLA ES NUEVO Y ES POR ELLO QUE SU COMPORTAMIENTO TAMBIÉN LO ES.

TEXTO: DAVID REMÓN. FOTOS: DUCATI.

La firma de Borgo Panigale hace días que tenía un problema en su catálogo. Sus motos Supersport, la Panigale V2 y la Streetfighter V2 con mecánica de 955 cc, en estos últimos años crecieron tanto en prestaciones que se transformaron en Superbikes, con el consiguiente aumento en costes y precio final en el mercado. Además, con la puesta en escena de la mecánica V4 en 2020, los simpatizantes de la marca que buscaban una moto deportiva de entrada a la marca, se quedaban descolgados por presupuesto, así que las dos V2 con el motor deportivo desmodrómico perdían fuelle en ventas. Con la llegada del nuevo motor V2, la cosa cambia drásticamente...

Centrándonos en la Streetfighter V2 de este año, Ducati la define como la mejor Streetfighter V2 jamás creada. Lo que sí es cierto, es que la nueva mecánica abre el abanico de perfiles de usuarios como hizo en el pasado la Monster. Aceptará sin problema con sus 120 CV, a un público experimentado pero menos radical y también a esos de menos experiencia que aprenderán con seguridad gracias a la nueva respuesta del motor apoyada por su electrónica de última generación. Tanto es así que, como en la Panigale V2 2025, la Streetfighter V2 2025 tiene la opción de una versión de 35 kW para aprender desde el primer día, aunque al deslimitarla se quede en los 70 kW (95 CV) tal y como marca la ley. Pero también está pensada para los experimentados, esos que buscan una moto divertida en curvas, sumamente ligera (175 kg. en vacío para la versión S y 178 Kg. para la estándar) pero que no les abruma en prestaciones mecáni-

cas. Su potencia da para mucho, como me demostró en carretera.

Nuestra toma de contacto transcurrió en Almería, concretamente en Cabo de Gata, donde pudimos rodar 210 kilómetros sobre la versión S, modelo que supera en 2.400 € a la base. Así que para la Streetfighter estándar tendremos que desembolsar 16.590 €, mientras que para la S serán 18.990 €.

ESTILO CONOCIDO

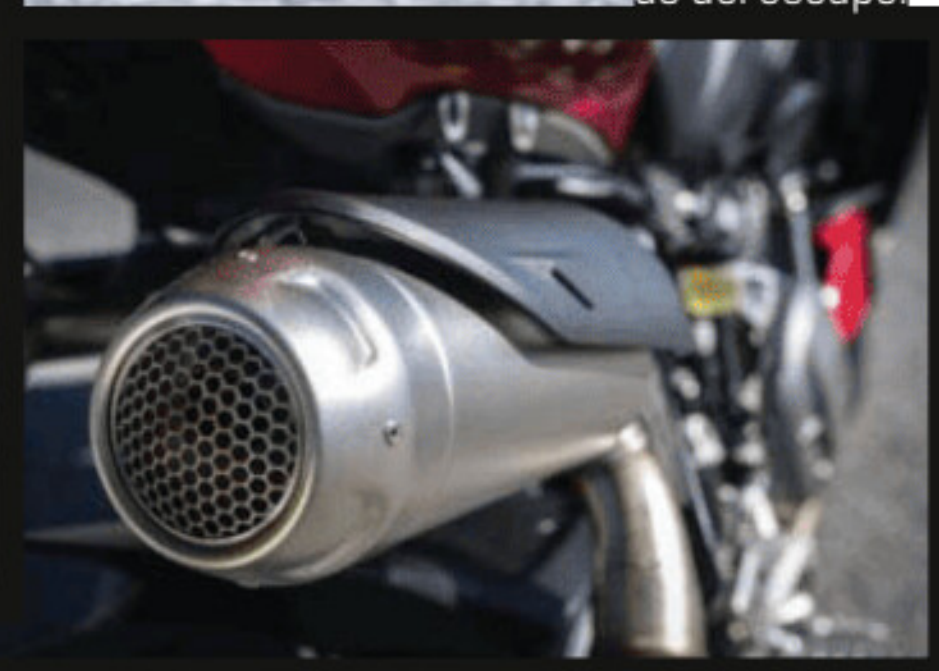
Si la Monster fue una moto icónica desde su aparición en 1993, la Streetfighter no se puede negar que en 2009 marcó un estilo en la creación de naked radicals. Pero en la generación V2 de 2025 todo se ha suavizado, creando una moto con mucho más espectro de utilización que su predecesora.

A nivel de cotas se mantiene la buena ergonomía en la zona de asiento y depósito, pero el manillar ahora es un poco más alto y ancho (30 mm más). Las diferencias entre las versiones, además del precio, es que la estándar viene con el asiento y estribos para el pasajero, mientras que en la S que probamos forman parte de la lista de accesorios. Lo más destacable entre ambas está en las suspensiones, con horquilla Marzocchi y amortiguador lateral firmado por Kayaba para la base y equipación Öhlins para la S, en ambos casos con reglaje completos en ambos trenes y perdiendo respecto a su predecesora el sistema progresivo por bieletas. La S además, como complemento deportivo, aporta el Launch Control y el limitador de velocidad en Pit Lane, dos "gadgets" que demuestran a quien dirige Ducati la versión S.





La pantalla de instrumentación TFT crece hasta las 5". Las suspensiones Öhlins de la versión S demuestran toda su efectividad. La llegada de la Euro 5+ modifica el sonido del escape.



MECÁNICA NUEVA

El motor Desmoquadro deriva del mundo de la competición y ahora se ha sustituido por uno completamente nuevo más equilibrado, tanto en entrega de potencia como en mantenimientos (cada dos años o 15.000 kilómetros, lo que llegue antes). De entrada y aunque mantiene la arquitectura, su posición rota 20 grados hacia arriba, redistribuyendo pesos, además de que también es más ligero con ahorro de 9,4 kg y es que, entre otras cosas, pierde el radiador inferior. Sus 120 CV a 10.750 rpm los entrega al mismo régimen que su predecesor, pero en este se anuncia que el 80 % de su par motor, el dato más interesante para carretera, se encuentra a partir de las 4.000 rpm hasta su régimen máximo, todo en parte a su admisión de distribución variable que es de gestión electrónica. Siendo un motor que da preferencia a la respuesta a bajo régimen, su carrera es más larga que en el Desmoquadro, moviendo las válvulas por empujadores y muelles, que aporta también más ligereza al conjunto.

En los más apasionados y quemados también se ha pensado.... En el caso de instalar todo el equipo de escape y colec-

Técnica

Precio: 16.590 € / 18.990 €; **Motor:** 2 cil. en V de 90°. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 8 V; **Diámetro x carrera:** 96,0 x 61,5 mm; **Cilindrada:** 890 cc; **Compresión:** 13,1:1; **Potencia máx. dec.:** 88 kW (120 CV) a 10.750 rpm; **Par máx. dec.:** 93 Nm a 8.250 rpm; **Alimentación:** 2 inyectores. Toberas de 52 mm; **Modos de conducción:** 4; **Ayudas electrónicas:** TC, AC, DC CS; **Acc. Embrague:** Hidráulico; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Doble viga de aluminio; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Geometría:** 24,1° / 103 mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 43 mm / 120 mm; **Reglajes:** Tres vías; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador / 160 mm; **Reglajes:** Tres vías; **Freno del.:** 2 discos de 320 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 245 mm; **Pinza:** 2 pistones; **ABS Tipo / Desconec.:** En curva / No; **Rueda del.:** 120/79-17". Llanta 3,50"; **Rueda tras.:** 190/55-17". Llanta 5,50"; **Medidas:** Cap. Depósito: 15 l; **Peso lleno:** 185 kg / 188 kg; **Dist. entre ejes:** 1.493 mm; **Altura asiento:** 838 mm.

tores de Akrapovic, la moto sube hasta los 126 CV a 10.000 rpm (750 rpm menos que con el escape de serie), comentando que el fabricante también anuncia un par motor de 98 Nm al mismo régimen de 8.250 rpm. Ahorrando esos 4,5 kilos sobre el de serie, esta versión S se quedaría en los 170, 5 kg.

DE LA PISTA A LA CALLE

Si algo sabes cuando te subes a una Ducati es que todo el aroma es tecnología punta derivada de la experiencia de la marca en el mundo de la competición. Y aunque la marca haya realizado un importante esfuerzo por domesticar a esta Streetfighter, no puede evitar tener elementos vanguardistas como es su gestión electrónica o su mismo chasis monocasco realizado en aluminio, todo derivado del mundo de las carreras.

Así que a su nuevo panel de mandos de TFT de 5", antes de 4'3", se le suma lo que lleva dentro, que no es otra cosa que una mejorada interface con nuevo sistema de personalización de la moto. Empecemos por decir que los gráficos y la presentación se puede alterar en función de tus gustos incluso en marcha, entre Road, Road Pro y Track, con preferencia de la información

El chasis forma una doble viga de aluminio en forma de cajón, que une la pipa de dirección con las culatas, dejando la parte trasera a una estructura independiente, y la sujeción del basculante al propio motor. El basculante de dos brazos tiene una línea con un hueco central como en las V4 deportivas.



La estética es muy parecida a la de su hermana mayor, la V4, con un asiento prácticamente monoplaça y unas líneas que ascienden continuamente desde la parte delantera, a lo que ayuda el escape de salida a media altura.

El nuevo motor de dos cilindros en V de 90° de 890 cc abandona el clásico sistema desmodrómico en el accionamiento de las válvulas, pero dispone de distribución variable en las válvulas de admisión y una potencia de 120 CV. Se ha logrado reducir el peso respecto al anterior Superquadro en casi 10 kg.

La versión estándar dispone de suspensiones Marzocchi, mientras la S las sustituye por unas Öhlins, en ambos casos con regulación en tres vías, con el amortiguador trasero en posición horizontal, anclado a la culata trasera. Los frenos Brembo son similares en ambas versiones, con pinzas M50 y discos delanteros de 320 mm.

en función de las necesidades: también cambia el fondo de diurno a nocturno automáticamente.

Viene con 4 modos de conducción combinados con los tres modos de entrega de potencia (Race, Sport, Road y Wet a 95 CV) que se combinan con los controles de tracción (DTC), el antiwheelies (DWC), el freno motor (EBC) complementado con el Ducati Quick Shift 2.0 (última versión que llevan las deportivas) y el ABS Cornering, todo ello gestionado por la IMU de 6 ejes que igual te lleva a las derrapadas más divertidas entrando en curva en circuito con el modo Race, que te lleva a la seguridad más extrema y pro activa en el modo Wet.

En nuestra jornada de pruebas me sorprendieron tres cosas de esta moto. La primera, la altura del asiento, que se ha reducido de los 845 mm a los 838 mm, y aunque no es mucho, colabora junto con la estrechez existente entre el depósito de 15 litros y el asiento, a que las tallas de 1,70 m. no sufran. El siguiente es el sonido. La Euro 5+ todavía mata más el bello sonido del bicilíndrico italiano, tanto en ralentí como circulando por carretera. Sólo sientes cambio de sonido cuando pasas el umbral de las 5.500 rpm, echando de menos las detonaciones más altas cuando cortas el gas: solo son perceptibles en reducciones en marchas cortas. La siguiente fue la ligereza del conjunto: a pesar de haber aumentado el neumático trasero a los 190/55-17, en esta nueva Streetfighter ni se aprecia y eso que, las geometrías se han suavizado respecto a su predecesora. Se ha alargado la distancia entre ejes (de los 1.465 a los actuales 1.493 mm) así como el avance

Rivales



KTM 990 Duke

947 cc / 123 CV / 191 kg / 13.699 €



Triumph Street Triple 765 RS

765 cc / 120 CV / 189 kg / 13.395 €



Yamaha MT-09 SP

890 cc / 119 CV / 193 kg / 12.999 €

en 10 mm (103 mm), pero se ha mantenido ángulo de lanzamiento (24 grados).

Me gustó la nueva interface donde ahora en cada modo de conducción existe su clon, es decir, que tiene uno más con el mismo nombre donde se pueden alterar todos los parámetros. Lo que no me convenció es la nueva botonera de la izquierda, donde su diseño lo veo menos ergonómico que la de antes. Además es más grueso desde su anclaje al manillar, con lo que hay que "maniobrar" para llegar algunos pulsadores.

Destacar las suspensiones, donde una vez más Öhlins demuestra que además de rendimiento no se ha de perder el confort y en las carreteras rizadas por donde anduvimos rodé muy cómodo. Eso sí, en tramos rápidos la marca sueca mitiga la falta de la progresividad, pero rodando a ritmo aprovechando las prestaciones del motor al final se echan en falta. **M**

Conclusión

Es una nueva moto que abre el abanico de perfiles que la pueden disfrutar, los que aprenden y los que saben mucho. El contenido tamaño y peso, la electrónica de última generación consiguen que junto a su bello diseño sea un producto codiciado para jóvenes y maduros. Los 120 CV son más que suficientes para pasárselo bien en cualquier terreno, sin olvidar que su capacidad de respuesta en recuperaciones es muy buena y con muy pocas vibraciones. Además con un consumo de 4,7 l le da para realizar más de 250 kilómetros con un depósito.

TRIUMPH SPEED TRIPLE 1200 RS

LAS GRANDES NAKED SE HAN CONVERTIDO EN LAS NUEVAS SUPERDEPORTIVAS DE USO EN CARRETERA Y SU EVOLUCIÓN LAS LLEVA NO SÓLO A SER CADA VEZ MÁS POTENTES Y TENER CHASIS MÁS EFICACES, SINO A CONTAR CON TODOS LOS SISTEMAS DE AYUDA Y ASISTENCIA QUE LA ELECTRÓNICA ESTÁ PROPORCIONANDO, COMO OCURRE AHORA CON LA NUEVA VERSIÓN DE LA MÍTICA TRIUMPH SPEED TRIPLE.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: TRIUMPH.

Triumph es una marca a la que le gusta la tradición, se ha apoyado en ella desde su relanzamiento a finales del siglo pasado, y dispone de una amplia gama de modelos que lo reafirman. Este anclaje a su pasado se extiende a sus modelos más modernos y deportivos. La Speed Triple nació con la base de las primeras Trident en 1994, como una versión más deportiva, con manillares bajos y aspecto de Café Racer clásica, y su estirpe se ha prolongado hasta nuestros días. De aquellos 885 cc y 98 CV, hemos pasado en el modelo de este año a 1.160 cc y 183 CV, prácticamente duplicando su rendimiento. Ha pasado a significarse como una de las streetfighter que ha creado escuela, ya que el modelo de 1997 con su chasis de doble viga, su manillar elevado y sus dos faros redondos paralelos, además del basculante monobrazo, creó una escuela que se ha mantenido hasta nuevos días con la lógica evolución. El ADN de aquella T-509 o de su sucesora, la 955i, de finales de los '90, sigue totalmente patente en la nueva 1200 RS.

GRAN BASE

La Speed Triple 1200 que se lanzó en 2021 puede considerarse como la gran evolución de la Speed Triple después de la 1050 de 2005, que evolucionó hasta entonces. Con más cilindrada, un salto importante de potencia y una implementación electrónica que la colocó a primer nivel, y ahora, empujada en parte por a necesidad de adaptarse a la homologación Euro 5+, aprovecha para convertirse en una moto todavía más inteligente, que asiste a su conductor no sólo en la gestión de la potencia del motor, la transmisión o la frenada, sino también en el funcionamiento de las suspensiones.

La Speed Triple, dentro de esta categoría tan especial de motos desnudas super potentes, ocupa un lugar que podríamos considerar hasta razonable. Tiene una posición de conducción que no es especialmente radical, un motor con una respuesta progresiva y un carácter dominable y una parte ciclo ligera y de comportamiento predecible. Con el equipamiento habitual de los modelos más deportivos y el tacto del motor de tres cilindros en lo que se refiere a la forma de suministrar par, podríamos concluir que es una moto que combina eficacia con facilidad de conducción, pero se ha aprovechado para mejorar todavía más la asistencia electrónica. Hasta ahora, la Speed Triple 1200 RS se complementaba con una segunda versión carenada de

manillares más bajos denominada RR, que también se distinguía por equipar unas suspensiones Öhlins dotadas de su sistema de funcionamiento semiac-tivo S EC 2.0. Esta RR ha dejado de fabricarse, pero su hermana naked ha heredado esta temporada sus suspensiones, y además mejoradas, ya que cuenta con la nueva evolución, la 3.0.

Mecánicamente no hay grandes cambios en 2025. El motor gana tres caballos de potencia y 3 Nm de par, pero sin cambios internos más allá de un nuevo sistema de escape, que concentra el peso bajo el motor y es más corto, y una mejora de los flujos de admisión, funcionamiento de las mariposas de control electrónico, tiempos de inyección, etc. Estas modificaciones también prometen reducir el consumo por debajo de los 6 l/100 km. También se ha modificado ligeramente la posición de conducción al contar con un manillar 20 mm más ancho y 7 mm más alto, y hay cambios en la estética de la zaga y el asiento. Hay también una actualización de ciertos componentes como las llantas, que reducen su peso en casi medio kilo, una batería de litio que pesa 2.300 g menos y llega un amortiguador de dirección Marzocchi de regulación. Las pérdidas de peso se compensan con las ganancias en nuevos componentes y la moto sigue pesando 199 kg.

Una de las diferencias más importantes es la llegada de las suspensiones de regulación electrónica semiactiva Öhlins, que no funciona con electroválvulas en los pistones hidráulicos, sino actuando directamente sobre los reguladores, de manera que la base es una horquilla y un amortiguador convencionales, en concreto una NIX 30 EC en el tren delantero y un TTX 36 EC, ambos sistemas empleando hidráulicos presurizados. Hay dos diferencias en su funcionamiento con respecto a la versión 2.0. La primera es el funcionamiento de la válvula y la segunda la ampliación de las situaciones que el sistema OBS (Objective Base Tuning Interface) tiene en cuenta para el ajuste de los hidráulicos de la suspensión. El sistema 2.0 tenía en cuenta cinco parámetros para controlar las tres fases en la que se aborda una curva, la de frenada en línea recta para controlar el hundimiento delantero y el levantamiento trasero, la del tránsito en la curva para mantener la moto elevada y aumentar el ángulo de inclinación, y la de aceleración para mantener la geometría cerrada, aumentar el agarre y lograr que la moto no subvirara. Para ello controlaba la dureza de ambas suspensiones. Ahora hay dos nuevas situaciones a tener en cuenta, por una parte, la fase de





Rodamos con lluvia pero ayudados por neumáticos de competición. El ajuste de la instrumentación es sencillo. Las suspensiones electrónicas son un avance, y el nuevo escape una clara mejora.

aceleración inicial, el primer golpe de gas, cuando la suspensión comienza a comprimirse rápidamente, y también cuando se circula a velocidad constante, regulando las oscilaciones provocadas por el firme o los ligeros cambios de velocidad.

El último cambio está ligado a la gestión electrónica: la mejora del control de tracción con una nueva gestión teniendo en cuenta la inclinación, y el del levantamiento de la rueda delantera. Se ha trabajado no sólo para lograr la máxima aceleración evitando despegues excesivos, sino también para facilitar que quien lo desee convierta la tarea de hacer un wheelie en algo no solo posible, sino fácil. Cuenta con cuatro niveles de caballito, que permiten avanzar sin tener que regular ni acelerador ni freno con la moto levantada, y en el cuarto nivel con la moto a unos 45°. El proceso es bien sencillo, poner primera, dejar caer el motor a algo más de 3.000 rpm y abrir el acelerador a tope. La moto se levanta y se mantiene totalmente estable en el nivel de elevación elegido. Si quieres prolongar la situación, vas cambiando cuando el régimen se aproxime a su cifra máxima, manteniendo una buena dosis de par. Puede que a la primera no salga del todo, pero en unos minutos te

Técnica

Precio: 21.495 €; **Motor:** 3 cil. en línea. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 12 V; **Diámetro x carrera:** 90,0 x 68,8 mm; **Cilindrada:** 1.160 cc; **Compresión:** 13,2:1; **Potencia máx. dec.:** 135 kW [183 CV] a 10.750 rpm; **Par máx. dec.:** 128 Nm a 8.750 rpm; **Alimentación:** 3 inyectores. Toberas de 48 mm; **Modos de conducción:** 5; **Ayudas electrónicas:** TC, AC, DC.; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Doble viga de aluminio; **Basculante:** Monobrazo de aluminio; **Geometría:** 23,9° / 105 mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 43 mm / 120 mm; **Reglajes:** Tres vías electrónico; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador progresivo / 120 mm; **Reglajes:** Tres vías electrónico; **Freno del.:** 2 discos de 320 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 220 mm; **Pinza:** 2 pistones; **ABS Tipo / Desconec.:** En curva / No; **Rueda del.:** 120/70-17". Llanta 3,50"; **Rueda tras.:** 190/55-17". Llanta 6,00"; **Medidas:** **Cap. Depósito:** 15,5 l; **Peso lleno:** 199 kg; **Dist. entre ejes:** 1.445 mm; **Altura asiento:** 830 mm.

puedes convertir en un especialista, aunque sea sólo en esta moto.

AGUA Y MÁS AGUA

No hace falta explicar a nadie el tiempo que hemos tenido en marzo y la cantidad de agua que nos ha caído, y en esta presentación no nos hemos librado de ella, tanto en las pruebas en el Circuito de Portimao, como en las carreteras cercanas. Afortunadamente, en el circuito el equipo de Triumph tuvo la habilidad de llevar neumáticos de agua de carrera, probar que funcionaban en las motos de serie e instalarlos, de manera que al menos pudimos rodar con las precauciones debidas. En estas condiciones, lo primero que agradeces es la dulzura del motor, que tiene siempre una respuesta lineal y una perfecta conexión entre el puño y la rueda, de manera que te encuentras exactamente con la respuesta que esperas al abrir el gas. Rodando en modo Sport, pero con más control de tracción del que le corresponde al modo, no notabas su actuación más que por los avisos luminosos en el cuadro en la salida de las curvas, pero con la moto empujando. Igualmente, el freno tiene muy buen tacto y potencia, en esas condiciones podías llegar al límite de agarre del neumático en

La asistencia electrónica ha mejorado con un control de levantamiento mejorado y ajustable, que permite mantener la rueda en el aire en diferentes alturas, al que se suman los de freno motor, deslizamiento trasero en la frenada, y cinco modos de gestión del motor, además de ABS combinado y control de tracción en curva.



Ergonómicamente se cuenta con algunos cambios como un manillar que tiene 20 mm más de anchura y está 7 mm más alto, y también nuevo colín y asiento.

Las suspensiones son ahora unas Öhlins con el nuevo sistema de ajuste electrónico Smart EC3, que permite configurar a voluntad e individualmente 7 parámetros, dos más que antes con el sistema "Öhlins Objective Based Tuning Interface" (OBTi). También dispone de un amortiguador de dirección ajustable manualmente Marzocchi.

El motor ha ganado rendimiento para alcanzar los 183 CV, un aumento que se extiende al par, que llega a 128 Nm frente a los 125 Nm previos, algo que se ha logrado trabajando sobre los flujos internos y la gestión electrónica de la admisión, a lo que se suma un nuevo escape y un sistema de control de emisiones que cumple la norma Euro 5+.

esas frenadas en bajada de Portimao. Incluso con esos neumáticos de competición, la Speed Triple es una moto que se mueve de manera lineal y con facilidad. Aunque este circuito no tiene chicanes angostas la moto giraba con facilidad y siempre tenías la posibilidad de ir corrigiendo trazada e inclinación según veías diferentes niveles de agua en el asfalto, o al pasar por las corrientes de agua que se habían formado. El trabajo automático de las suspensiones en estas condiciones también ayuda, ya que, al mantener en general la moto más plana, no había cambios bruscos de pesos que aumentasen el riesgo de perder adherencia de golpe.

En carretera, aún con una buena parte del recorrido mojada, sí que tuvimos la oportunidad de rodar en seco, aunque en terreno bastante bacheado y todavía con zonas húmedas, con grava desprendida y en general en condiciones muy cambiantes, pero pudiendo aprovechar todas las posibilidades del motor y de la nueva regulación electrónica. La ergonomía para una talla media está bien medida, los pequeños cambios en el manillar y el asiento se dejarán notar si llegas de bajarte inmediatamente de la versión anterior, pero lo importante es que te dejan mucha libertad de movimiento, puedes agacharte sin problemas y tienes movilidad. Si vas muy deprisa el viento azota y tienes que agacharte bastante, pero hay espacio para colocarte más o menos a gusto.

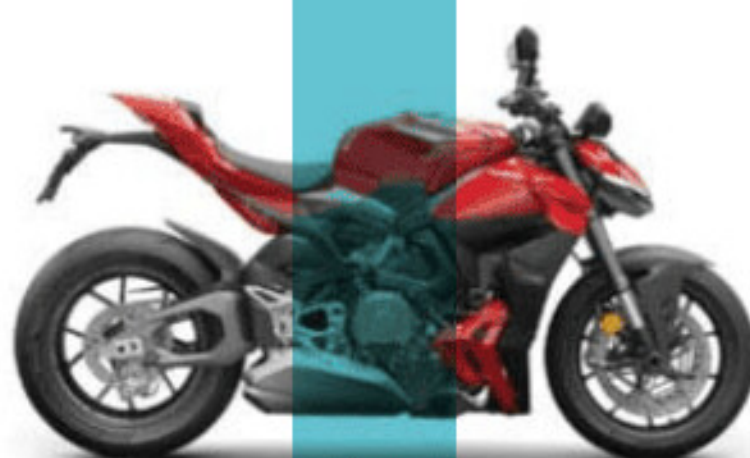
El motor sigue trabajando de manera muy dulce y sin vibraciones, y la transmisión también tiene buen accionamiento, con un asistente con el que puedes reducir aún manteniendo algo abierto el acelerador. El motor traquetea algo hasta superar 2.500 rpm, y luego va teniendo sucesivos cambios de ritmo cada 2.000 rpm hasta su corte pasadas 11.500 rpm. En terrenos más revirados

Rivales



BMW S 1000 R

999 cc / 170 CV / 199 kg / 18.650 €



Ducati Streetfighter V4S

1.103 cc / 214 CV / 200 kg / 31.790 €



KTM 1390 Super Duke R EVO

1.350 cc / 190 kg / 212 kg / 22.199 €

que un circuito como las carreteras de montaña del Algarve portugués, sigues sintiendo que la Speed Triple es una moto ligera y ágil. Ahora con las suspensiones de ajuste automático, aunque puedes regular cada uno de los siete parámetros de manera individual para, por ejemplo, permitir que se hunda más o menos rápidamente en las frenadas, o que se mantenga más o menos elevada en las curvas. Con los ajustes de serie, incluso en el modo Road tienen bastante firmeza, y sobre grades baches, notas claramente los botes, aunque no los repite. Es especialmente efectiva en terrenos rápidos precisamente por poder funcionar constantemente muy plana, pero sigue siendo ágil en la entrada de las curvas cerradas, y lo puede ser más si la ajustas para que baje más la horquilla. Una vez abierto el diálogo con los diferentes parámetros, pueden regularse con mayor o menor firmeza. **M**

Conclusión

Triumph no le ha dado la vuelta a una moto que ya había conseguido que funcionase a las mil maravillas, pero han logrado dar un estimable paso adelante consiguiendo que trabaje para su conductor adaptándose a cada condición y a cada una de sus fases de manera automática y con efectividad. Las suspensiones electrónicas son un avance que se impone y que se une a un motor realmente notable por su potencia y su suavidad de funcionamiento para lograr un conjunto realmente efectivo, seguro y en el que es más fácil aprovechar sus notables prestaciones. Su precio ha ascendido hasta los 21.495 €, la electrónica lo encarece, pero mantiene el de la anterior RR.

YAMAHA TMAX / TECH MAX

DESDE HACE UN CUARTO DE SIGLO EL YAMAHA TMAX ES EL LÍDER INDISCUTIBLE ENTRE LOS GRANDES SCOOTERS DEPORTIVOS, UN MODELO QUE EVOLUCIÓN TRAS EVOLUCIÓN, Y YA VAN NUEVE GENERACIONES, HA CONSEGUIDO MANTENER NO SÓLO SU ESTATUS, SINO TAMBIÉN INALTERADA SU FILOSOFÍA.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: YAMAHA.

La llegada del TMAX en 2001 abrió un nuevo campo de juego en el segmento del scooter. Es cierto que antes ya habían sido creados modelos de dos cilindros, pero el Yamaha no sólo suponía un paso adelante en lo que a prestaciones se refiere, sino también al ascenso de la consideración de un scooter de poco más que de un medio de transporte urbano, al de un vehículo perfectamente capaz de ser considerado deportivo en todos los aspectos.

Sin embargo, lo realmente notable es que su éxito no ha decaído en todo este tiempo, convirtiéndose en uno de los modelos más emblemáticos de la marca, y también en una importante fuente de ingresos. Es cierto que los scooters de una cierta categoría son un segmento que se concentra en Europa, y en concreto en los países mediterráneos, pero Yamaha ha logrado vender más de 340.000 unidades en Europa de este modelo, la región que representa el 85 % de las ventas, concentradas en tres países, Italia, Francia y España.

Con la llegada de este nuevo modelo en 2025, el TMAX llega a su novena generación, que tuvo su gran salto en 2008 con la llegada del chasis de aluminio que lo ha caracterizado desde entonces, y más tarde en 2012 con el sistema de transmisión secundaria por correa dentada y en 2020 con el aumento de cilindrada a 560 cc. Además, hay que tener presente que el TMAX ha sido una fuente de versiones especiales, 11 entre 2006 y 2022, y que, desde entonces, la llegada del TechMAX ha complementado la versión estándar, suponiendo la mayoría de las ventas. Aproximadamente el 40 % de las ventas está a cargo de usuarios que cambian generación, de una a otra.

AJUSTANDO EL FOCO

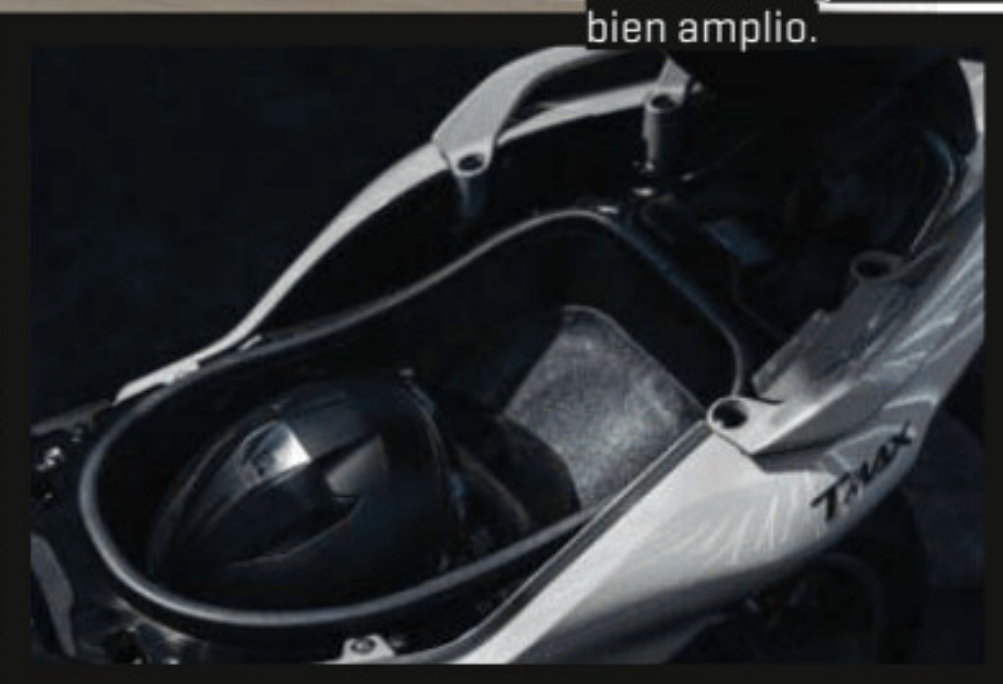
Las innovaciones del nuevo TMAX llegan enfocadas a tres puntos concretos: nueva imagen, aumentar la tecnología y mejorar el control. La base ya era lo suficientemente capaz como para no necesitar cambios, y, de hecho, el Yamaha nunca ha buscado convertirse en un modelo más potente que los 35 kW de los que dispone. Su gran baza es conjuntar prestaciones con equilibrio y ligereza para lograr una combinación que hasta ahora se ha convertido en la favorita del público. Mantiene sus 560 cc con el motor CP2 de cigüeñal calado a 270° situado en el centro de la moto, con un sistema de balance formado por una tercera biela en el centro y un embrague centrífugo multidisco. su chasis doble viga de aluminio y una distribución de peso prácticamente igual en ambos trenes.

En el primer apartado no ha habido tampoco grandes cambios, ya que se concentran en el frontal, que es más afilado. Dispone de nuevas ópticas con luces de día integradas y también se han renovado los paneles laterales que lo hacen un poco más corto y estrecho. En su interior se ha trabajado en el funcionamiento de la instrumentación, formado por una pantalla TFT de 7" que tiene tres visualizaciones, y un sistema conectividad con teléfono móvil mejorado. También incluye navegador Garmin gratuito. La tecnología que mejora el control viene de la mano de una mayor implementación electrónica, ya que se cuenta con una IMU de seis ejes que reporta información sobre la posición y movimiento de la moto en cada momento. Esto ha permitido contar con un sistema de control integral de la frenada que modula la presión sobre los dos trenes y trabaja en curva. Se ha





El cuadro de instrumentos conectable incluye un navegador Garmin. El embrague automático es multi-disco y se combina con una transmisión secundaria por correa dentada. El espacio bajo el asiento, de apertura eléctrica, sigue siendo bien amplio.



pulido el funcionamiento de los modos de conducción para aumentar su diferencia, manteniendo similar el modo Sport, pero separando la respuesta en un mayor rango de apertura del acelerador, el Touring haciéndolo más calmado. El embrague tiene un nuevo ajuste que suaviza aún más su funcionamiento, especialmente al acelerar a tope desde parado y en los atascos cuando se circula entre coches cambiado constantemente de velocidad. Como ya parece una norma, al menos en Yamaha, también se ha trabajado en el sonido, con nuevos conductos entre la caja de filtro y los cuerpos de inyección para aumentarlo en las aceleraciones. Finalmente se ha empleado el mismo sistema que en las YZF-R1 e YZF-R6 entre el conducto y el colector de escape, soldando la zona de unión con sistema TIG, lo que debería proporcionar una respuesta más lineal a las solicitudes del acelerador.

Se mantiene la versión TechMAX, que se diferencia en equipamiento y acabado, con pantalla eléctrica regulable en 110 mm, llave electrónica, pintura, control de velocidad, llantas con los bordes mecanizados de diferente acabado, puños térmicos, que son opcionales en el TMAX, asiento térmico

Técnica

Precio: 14.299 € / 16.299 €; **Motor:** 2 cil. en línea. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 8 V; **Diámetro x carrera:** 70,0 x 73,0 mm; **Cilindrada:** 562 cc; **Compresión:** 10,9:1; **Potencia máx. dec.:** 35 kW (48 CV) a 7.000 rpm; **Par máx. dec.:** 55 Nm a 5.250 rpm; **Alimentación:** 2 inyectores. Toberas de 34 mm; **Modos de conducción:** 2; **Ayudas electrónicas:** TC, CC.; **Acc. Embrague:** Automático; **Cambio:** Variador centrífugo; **Transmisión sec.:** Correa; **Chasis:** Doble viga de aluminio; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Geometría:** 26°/ 98 mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 41 mm / 120 mm; **Reglajes:** No tiene; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador / 117 mm; **Reglajes:** Precarga y extensión; **Freno del.:** 2 discos de 267 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 282 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** Estádar / En curva / Sí / No; **Rueda del.:** 120/70-15". Llantta 3,50"; **Rueda tras.:** 160/60-15". Llantta 4,50"; **Medidas. Cap. Depósito:** 15 l; **Peso lleno:** 219 kg / 221 kg; **Dist. entre ejes:** 1.575 mm; **Altura asiento:** 800 mm.

co para el conductor, e información en el cuadro sobre la presión de los neumáticos. Estas mejoras se unen a colores exclusivos para aumentar 2.000 € el precio, que pasa de 14.299 € a 16.299 €, elevado, pero no muy alejado de sus principales rivales como puedes ver en el recuadro adjunto.

EN LA CUMBRE

El nivel de desarrollo que ha alcanzado el TMAX a lo largo de los años lo ha convertido en un scooter que podría considerarse que no tiene rival. Los que lo han atacado frontalmente no lo han conseguido y el resto ha buscado soluciones alternativas. Su gran secreto es sin duda el equilibrio, la adecuada proporción de potencia, ligereza y comportamiento deportivo, para que no afecte a un funcionamiento diario que al final es la base de su utilización. En esta primera toma de contacto con la versión más equipada, el Tech MAX, hemos tenido la oportunidad de transitar por atascos en zonas urbanas, autopista, carreteras nacionales y muchos tramos de curvas en puertos con asfalto de diferente piel, a falta de realizar nuestras habituales mediciones, una prueba que podríamos considerar

La llegada de una IMU de seis ejes ha permitido mejorar la gestión de los sistemas de asistencia y contar con un equipo de frenada que controla la presión sobre ambos frenos en el trabajo del ABS, que ahora funciona en curva.



Los cambios en la carrocería llegan de la mano de un nuevo frontal, que tiene unas nuevas ópticas que integran luces LED de día, y paneles diferentes que acortan la longitud al retrasar toda la parte delantera.

La versión Tech MAX, además de colores diferentes y detalles de acabado como las llantas con los laterales mecanizados, tiene un equipamiento superior con pantalla regulable, control de velocidad, indicación de la presión de los neumáticos y llave electrónica.

El motor CP2 con el cigüeñal calado a 270° y 560 cc sigue ofreciendo 35 kW y ha sido revisado especialmente en busca de mejorar la respuesta con un embrague que tiene un ajuste diferente y cambios en la gestión de los modos de conducción, además de cumplir la homologación Euro 5+.

completa. En todos estos ambientes, las virtudes de sus antecesores se mantienen. Las restricciones de la homologación Euro 5+ no han afectado, es capaz de rodar rozando los 180 km/h de marcador con una estabilidad absoluta, algo que se puede extender a los trazados más retorcidos. Ir deprisa en carretera con un scooter puede parecer complicado, la estabilidad, la posible falta de retención del motor, la frenada o las suspensiones, no suelen estar diseñadas con este fin, pero el TMAX es otra historia. Los más avezados y expertos en estas lides con este modelo llegarán a sus límites en los mismos momentos, con el ángulo de inclinación limitado por el cabalette central y los frenos, especialmente el trasero, que tiene un enorme disco de 282 mm, haciendo trabajar un sistema ABS con un tarado algo conservador. La agilidad es sorprendente y las suspensiones efectivas, algo que se combina con una gran estabilidad tanto en curva como en línea recta.

Las modificaciones en la transmisión se dejan notar sobre todo en circulación urbana, con salidas fulgurantes si lo deseas, pero siempre con una aceleración constante independientemente del grado de apertura del gas. La suavidad del embrague es una de las claves del TMAX, y ahora se combina con una mayor presteza desde parado si la deseas. En el TechMAX la pantalla regulable es una buena opción cuando se circula por carretera, porque además no limita la velocidad. Tienes mucha amplitud, con un tope del asiento que puede regularse en su distancia a la parte delantera y bastante espacio delante de ti. Todo funciona de manera eléctrica

Rivales



Honda Forza 750

745 cc / 59 CV / 236 kg / 12.275 €



KYMCO AK550 Premium

550 cc / 50 CV / 238 kg / 11.999 €



SYM Maxim TL 508

508 cc / 46 CV / 215 kg / 8.999 €

en esta versión, apertura del asiento, llave de gasolina, contacto. El cuadro también es fácil de usar, con un botón en la piña para activar el navegador y una toma de carga para dejar el teléfono en el interior de la guantera frontal, para que puedas activar la conectividad. Si el sol le incide de pleno hay algunos reflejos, pero se sigue viendo la información. Por su parte, el gran asiento, que se abre hacia atrás, esconde un gran hueco, y tiene los bordes redondeados para facilitar la llegada al suelo, aunque es cierto que la altura es algo elevada para los de menos estatura. En resumen, el mismo TMAX en sus dos versiones que ya conocíamos, pero pulido en detalles para hacerlo aún más cómodo y efectivo, una nueva generación, la novena, que no afecta a su estructura, pero lo incluye en la nueva era Euro 5+, más tecnológica, más conectada, y más limpia. **M**

Conclusión

El Yamaha TMAX alcanza una nueva generación y lleva ya un cuarto de siglo surfeando la ola del éxito. No ha habido que hacer grandes cambios para que se vaya a mantener ahí, porque sus virtudes se han mantenido inalteradas. Ahora es más suave, al tiempo que contundente en sus transiciones de aceleración, la IMU mejora la gestión de las ayudas electrónicas y tiene cambios estéticos para diferenciarlos. No hay grandes cambios, pero los que se han realizado lo han mejorado, una lógica evolución para un modelo líder que se hace valer.

INDIAN CHIEFTAIN POWERPLUS LIMITED

BASÁNDOSE EN SU ÉXITO EN LAS CARRERAS KING OF THE BAGGERS, INDIAN HA DECIDIDO EQUIPAR SU GRAN BAGGER, LA CHIEFTAIN, CON SU MOTOR MÁS POTENTE, EL POWER PLUS 112.

TEXTO: ADAM CHILD "CHAD". FOTOS: INDIAN / MOTOCOM.

Hasta ahora esperábamos que BMW desplegara su tecnología de Superbikes en sus motos de calle, y que la aerodinámica inspirada en MotoGP apareciera en las Ducati Panigale, pero en el segmento de las custom no asociábamos hasta ahora las carreras con el desarrollo de sus modelos bagger. Sin embargo, parece que esto ha cambiado con la llegada de las carreras King of the Bagger en EE.UU, que se han convertido en un enorme éxito masivo entre el público estadounidense. En ellas, Indian ha ganado tres títulos, acompañando a los de flat-track con la FTR. Y ha sido precisamente el motor PowerPlus 112 el que ha llevado a Indian al éxito, un bicilíndrico en V con un solo árbol de levas en cabeza y una cilindrada de 112 pulgadas cúbicas, que equivalen a 1.843 cc. Produce de serie 126 CV y 182 Nm, y es el mismo que

nos encontraremos en la nueva Chieftain PowerPlus.

MÁS ALLÁ DE UN MOTOR

Las novedades de la Chieftain van más allá de su mayor potencia, ya que se ha incorporado tecnología que solo asociaríamos con motos deportivas, como una IMU de seis ejes, tres modos de conducción, frenada combinada, control de arranque en pendiente e incluso un radar trasero para avisar de alcances, colisión y obstáculos en los ángulos muertos. También dispone de llave electrónica, cierre remoto para las maletas, tomas de carga USB, control de cruce, una gran pantalla táctil de 7", cúpula eléctrica, desactivación del cilindro trasero para ayudar a gestionar el calor del motor y, por supuesto, el sistema de audio obligatorio. Está claro que la Indian adopta una tecnolo-





A lomos de la Chieftain te sientes aislado del exterior. Su pantalla, repleta de información, es de las más sencillas de manejar. El carenado y su parabrisas regulable ofrecen máxima protección.



gía del siglo XXI nunca antes vista en una bagger.

Indian ahora produce dos motos de refrigeración líquida con el nuevo motor 112: la Chieftain y la Challenger, que comparten los componentes clave, y cuya diferencia es el estilo y el carenado. La Chieftain tiene el carenado anclado a la horquilla y maletas más pequeñas, mientras que el carenado más grande de la Challenger está montado en el chasis y tiene un aspecto más moderno.

Sentado en el aparcamiento, a sólo 672 mm del suelo, con el gran bicilíndrico en V ronroneando, me sentí un poco intimidado, más que por el enorme peso, son 366 kg en seco pero colocado de forma manejable y baja en el chasis, por la gran cantidad de información y datos disponibles, incluyendo navegación táctil completa. Sin embargo, una vez que nos pusimos en marcha y estábamos cruzando tranquilamente el desierto sin tráfico, todo se volvió natural. Había guardado dos emisoras de radio, la cúpula estaba completamente levantada, con el motor en el modo intermedio de los tres, y había jugueteado con el navegador integrado. La Chieftain tiene una de las pantallas más informativas y fáciles de

Técnica

Precio: 34.890 €; **Motor:** 2 cil. en V de 60°. Refr. líquida; **Distribución:** SOHC 8 V; **Diámetro x carrera:** 110,0 x 96,5 mm; **Cilindrada:** 1.834 cc; **Compresión:** 11,4:1; **Potencia máx. dec.:** 93 kW [126 CV] a 5.500 rpm; **Par máx. dec.:** 181 Nm a 3.800 rpm; **Alimentación:** 2 inyectores. Toberas de 52 mm; **Modos de conducción:** 3; **Ayudas electrónicas:** CC.; **Acc. Embrague:** Cable / Hidráulico; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Correa; **Chasis:** Espina central de aluminio; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Geometría:** 25° / 150 mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 43 mm / 130 mm; **Reglajes:** No tiene; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador / 114 mm; **Reglajes:** Precarga; **Freno del.:** 2 discos de 320 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 298 mm; **Pinza:** 2 pistones; **ABS Tipo / Desconec.:** Estándar / No; **Rueda del.:** 130/60-19". Llanta 3,50"; **Rueda tras.:** 180/60-16". Llanta 5,00"; **Medidas. Cap. Depósito:** 22,7 l; **Peso lleno:** 382 kg; **Dist. entre ejes:** 1.668 mm; **Altura asiento:** 672 mm.

usar que he probado, en la que puedes cambiar la configuración del equipo de música, activar y desactivar el aviso de colisión trasera, incluso desconectar el control de tracción en marcha, sin pensar demasiado y sin riesgo de distraerte.

Cuando se trata de viajar a velocidad de cruce, todo se siente optimizado. Fluye la cantidad justa de aire fresco por debajo del manillar hacia el piloto, lo que a 20 °C es perfecto. La suspensión es un poco blanda, pero no excesivamente, el manillar tiene buena palanca a baja velocidad, pero no es demasiado ancho, y las plataformas reposapiés están exactamente donde las quieres. A velocidad de cruce legal rondando 3.000 rpm, el 112 es suave como una turbina y apenas está trabajando. La aceleración en marcha larga es más que adecuada, pero cuando quieres ese empuje extra, reduce a quinta o cuarta y deja que toda la potencia del bicilíndrico encuentre su camino. Hay par motor disponible desde 2.000 rpm, y el máximo se alcanza a solo 3.800 rpm, pero sube de vueltas con gusto más allá de 6.000 rpm. Con el control de tracción desactivado, el 112 hará que el Metzeler Cruisetec trasero patine, incluso en seco.

Se ha incorporado un sistema de radar trasero que permite disponer de asistencias, como aviso de obstáculos en los ángulos muertos, colisión trasera y alcance. No hay radar delantero, pero sí control de crucero. Los frenos provienen de Brembo con un sistema integral y ABS de funcionamiento en curva.



El carenado está anclado a la suspensión delantera y tiene un diseño más aerodinámico que aumenta la estabilidad a alta velocidad. La óptica delantera es LED con luz diurna. Pantalla ajustable en 100 mm de altura, 68 litros de maletas y llave electrónica también para las maletas laterales.

El motor Poweplus de 112 pulgadas cúbicas es el mayor y más potente V2 de Indian: Se ha desarrollado durante dos años en el Campeonato KoB. Tiene 1.843 cc, y ofrece 126 CV y 181 Nm a 3.800 rpm. Con un ángulo entre cilindros de 60° dispone de un cárter monobloque y un equipamiento electrónico similar al de las motos de otros segmentos.

El chasis de aluminio tiene una estructura de espina central que rodea el motor por la parte superior y está realizado mediante piezas fundidas. El equipamiento es completamente nuevo, con una horquilla invertida que no tiene ajustes de 130 mm de recorrido y un monoamortiguador con ajuste manual de precarga y 114 mm de recorrido.

Rivales

Las suspensiones son bastante básicas con una horquilla invertida no ajustable delante y solo precarga hidráulica ajustable en el amortiguador trasero. Las llantas son de 19" delante y 16" detrás, y todo funciona. Las suspensiones sujetan el chasis y se las arreglan estable y transmite confianza, y la trasera se niega a hundirse cuando ese inmenso par motor se desata. Todo esto te anima a divertirse un poco cuando encuentres una curva en la que jugar, con la única queja que las plataformas reposapiés rozan el asfalto muy pronto, aunque con 31 grados de inclinación, la altura libre al suelo es mucho mejor que la de parte de su competencia. Los frenos suelen ser el talón de Aquiles de las cruisers, pero no es así con la Chieftain, que dispone de pinzas radiales Brembo y discos de 320 mm. Los sistemas delantero y trasero están combinados y apoyados por ABS que funciona dependiendo de la inclinación y que no es muy intrusivo para este tipo de moto. El freno delantero activa el trasero y viceversa y, si quieres ser perezoso, puedes confiar solo en el pedal trasero que activa automáticamente el delantero. Es un sistema impresionante que es más que capaz de manejar esa considerable masa de motocicleta. El sistema no trabaja a baja velocidad para facilitar las maniobras, y estás también se ven facilitadas con el asistente de arranque en cuesta, que permite que mover la moto a muy baja velocidad se mucho menos estresante. Las maletas se abren fácilmente desde la parte superior mediante un simple botón y son más espaciales de lo que parecen, también hay cierre centralizado y un cargador USB en la parte delantera. De todo excepto marcha atrás.



BMW R 18 B
1.802 cc / 91 CV / 398 kg / 31.230 €



Harley-Davidson Street Glide
1.923 cc / 107 CV / 368 kg / 36.500 €



Indian Chieftain Powerplus Dark Horse
1.834 cc / 126 CV / 366 kg / 35.890 €

Si avivas el ritmo, el motor sube de vueltas fácilmente hasta su corte a 6.250 rpm, aprovechando al máximo la potencia, hasta los 160 km/h, algo más de 170 km/h indicados cuando actúa el limitador de velocidad máxima, algo extraño porque la moto todavía está acelerando, y es totalmente estable y capaz de más. A 145 km/h, todavía hay mucha reserva de par para adelantar, incluso, sospecho, cuando esté completamente cargada, y todo el tiempo el escape suena agradablemente serio.

Eso sí, es una moto cara, esta versión Limited cuesta 34.890 € y la Dark House 35.890 €, y si empiezas a añadir opciones el precio aumenta bastante más, aunque eso está a la par con la competencia. Si quieres una bagger grande, tienes que pagar. **M**

Conclusión

Las grandes bagger suelen quedarse cortas en algunas áreas como tecnología, frenos y manejo, pero la nueva Chieftain supera estas expectativas. El motor PowerPlus 112 ofrece una inmensidad de par prácticamente al régimen de ralentí, y tiene una contundencia brutal hasta su línea roja. Es una moto estable y fácil de conducir a ritmo rápido, ágil, mientras que los frenos Brembo combinados son potentes y gestionan el peso de la moto de manera eficiente. Indian ha hecho accesible la última tecnología de asistencia en este segmento, sin olvidar sus valores fundamentales.

APRILIA TUONO 457

APRILIA ACOSTUMBRA A DESVESTIR SUS DEPORTIVAS PARA TRANSFORMARLAS EN AGRESIVAS NAKED Y CON ESTA TUONO 457 SE RECUPERA LA ESENCIA 'STREETFIGHTER' DE GENERACIONES PASADAS. UN MODELO PENSADO PARA LOS JÓVENES, PERO TAMBIÉN PARA LOS QUE QUIEREN UNA MOTO PARA EL DÍA A DÍA REPLETA DE PERSONALIDAD.

TEXTO: CHECHU LÁZARO.

FOTOS: MILAGRO (CERVETTI / ELETTO / MARTINO / ZAMPONI).

Hace justo un año se presentaba en el Autódromo de Módena la RS 457, una deportiva pura para el carnet A2. Entonces ya sabíamos que era cuestión de tiempo que llegase su alter ego. Una moto que completa una saga que comienza de la 125 cc, pasa por la 660 cc y acaba en la poderosa Tuono V4 de 1100, que a su vez tiene diferentes versiones en función de su equipamiento. Sin embargo, esta Tuono rompe con el diseño del resto de la familia, ya que en su evolución ha perdido muchos más carenado que el resto de sus hermanas, con un diseño 'streetfighter' que nos recuerda más a sus ancestros. Es indudable recordar algunas de las Tuono 1000R de la primera década del siglo XXI, con el faro delantero fijado en la dirección y esos inmensos alerones que sobresalen en los laterales. Una nueva estética minimalista que le da mucha personalidad y con la que quiere marcar diferencias con las RS deportivas.

Es cierto que esta nueva Tuono tiene prácticamente las mismas especificaciones técnicas que la RS 457. Mismo bicilíndrico

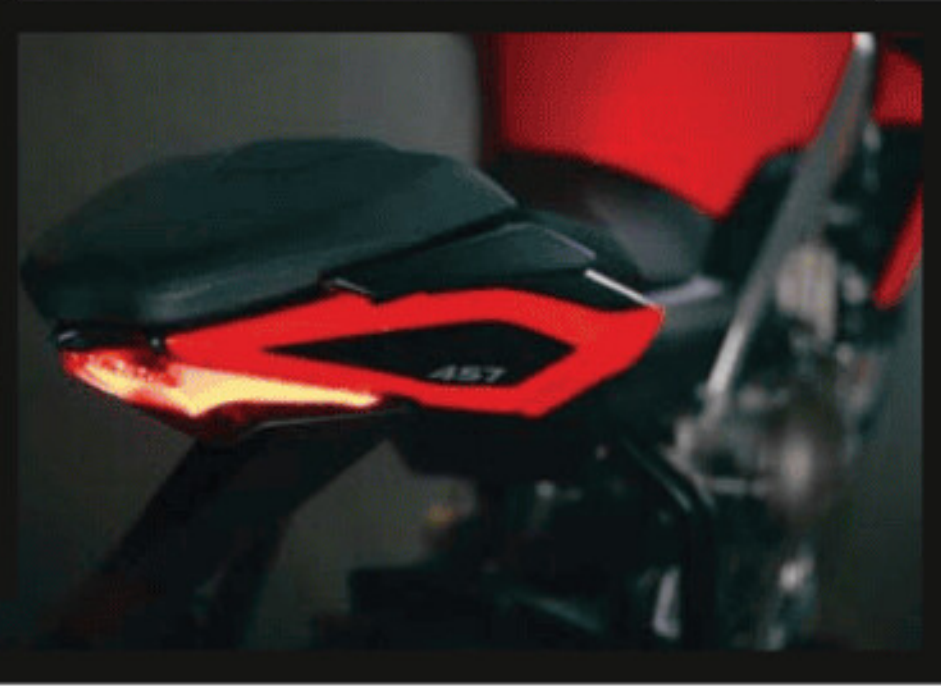
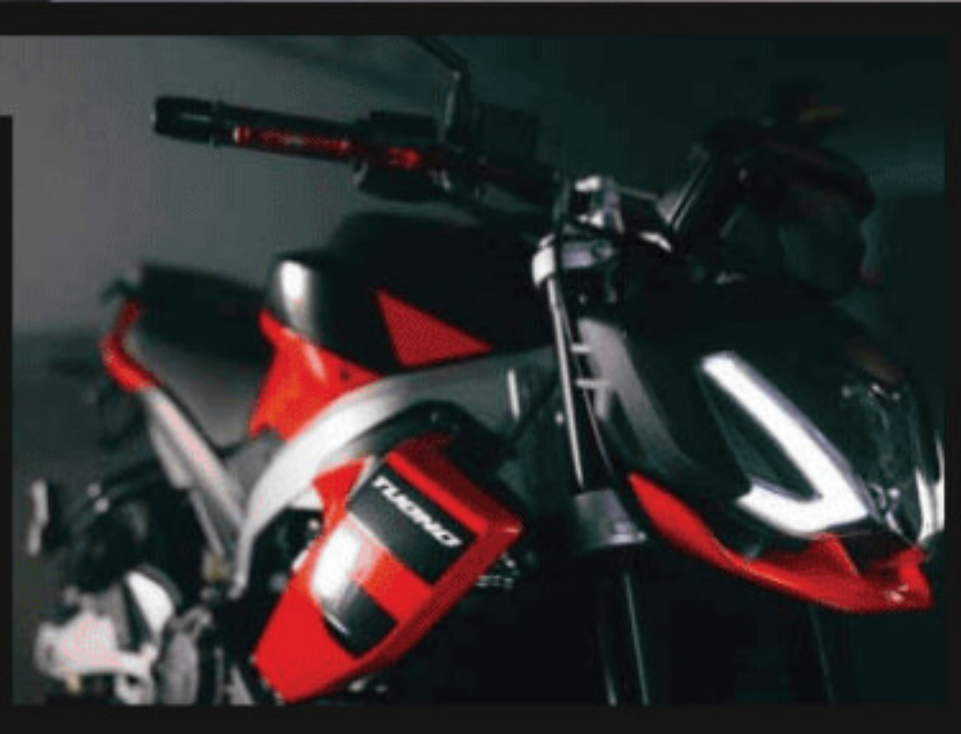
en línea, con unas cifras similares que lo sitúan en el límite alto de la categoría A2. Chasis fabricado en aluminio, formado por dos vigas que se unen en la pipa de la dirección, mientras que en la parte trasera se anclan al motor, que en su caso luce más por la ausencia de plásticos. Y resto de parte ciclo con componentes similares e incluso dimensiones casi al milímetro. Es lógica esta similitud, derivando la una de la otra. Donde aparecen diferencias, al margen de la estética, es en los elementos que tienen que ver con la ergonomía. Por ejemplo, cambia el semimanillar de la RS, por uno más horizontal y 124 mm más elevado, permitiendo una posición más erguida. Además, el depósito también se ha rediseñado, estrechándose por el centro que permite que las piernas puedan ir más cerradas y relajadas, y aunque los estribos están en la misma posición, en el caso de la Tuono están recubiertos de goma para incidir en ese confort en marcha.

Pero pese a llegar un año más tarde que la deportiva, esta naked tiene una importancia mayor en la estrategia de Aprilia, que





La pantalla TFT a color de 5 pulgadas ofrece información fija sobre el modo de conducción y el nivel de control de tracción, que es compatible con sistema de conectividad Aprilia MIA, y que permite acceder a las funciones de llamadas o navegación o registro de rutas.



Técnica

concibe esta Tuono 457 como una moto global. No solo se va a vender en todo el mundo, sino que se va a fabricar en las diversas fábricas que tiene el Grupo Piaggio repartidas por el planeta. Las del mercado europeo saldrán de su sede histórica de Noale, con la idea de seducir a un público joven que inicia su primera experiencia con una moto del carnet A2, pero también el que usa la moto a diario en ciudad y vías interurbanas, que sea práctica y atractiva a partes iguales. Además, se van a producir en China, India e Indonesia; buscando asaltar el atractivo mercado del sudeste asiático donde tan buena acogida tienen estas motos de media cilindrada.

CLASE ALTA

La trascendencia que le da Aprilia a su Tuono 457 también se puede medir por quién ejerció de maestro de ceremonias en su presentación internacional. Nada más y nada menos que el campeón del MotoGP, Jorge Martín, que en plena convalecencia de su lesión en la muñeca se plantó en Noale para hacer los honores y ser el embajador de este proyecto de superventas.

Precio: 6.599 €; **Motor:** 2 cil. en línea. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 4 V; **Diámetro x carrera:** 69.0 x 61.1 mm; **Cilindrada:** 457 cc; **Compresión:** 10,5:1; **Potencia máx. dec.:** 35 kW (47,6 CV) a 9.400 rpm; **Par máx. dec.:** 43,5 Nm a 6.700 rpm; **Alimentación:** 2 inyectores. Toberas de 36 mm; **Modos de conducción:** 3; **Ayudas electrónicas:** TC; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Doble viga de aluminio; **Basculante:** Doble brazo de acero; **Geometría:** 24°/ 103 mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 41 mm / 120 mm; **Reglajes:** Precarga; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador progresivo / 130 mm; **Reglajes:** Precarga; **Freno del.:** Un disco de 320 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 220 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** Estándar / Sí; **Rueda del.:** 110/70-17". Llanta 3,00"; **Rueda tras.:** 150/60-17". Llanta 4,50"; **Cap. Depósito:** 12,7 l; **Peso lleno:** 175 kg; **Dist. entre ejes:** 1.353 mm; **Altura asiento:** 800 mm

Aprilia pone en el mercado un modelo que se sitúa en la zona noble de su categoría por equipamiento y tecnología, pero con un precio bastante controlado. El bloque motor está expuesto como elemento estructural y lo que no se ve, pero tampoco esconde, es ese marcado carácter racing que está en la esencia misma de las motos de Noale. La marca declara unas cifras que la sitúan al límite del carnet A2, con eso 35 kW de tope a 9.400 rpm; aunque quizás es más destacada la línea del par motor, que se sitúa a un máxima de 43,5 Nm a 6.700 rpm, estando el 82 % del mismo disponible desde las tres mil vueltas.

El chasis está fabricado en aluminio, formado por una doble viga de que sujeta el motor por arriba y ancla el subchasis, que está fabricado en acero como el basculante de diseño asimétrico. El conjunto vacío de líquidos apenas alcanza los 159 kg y se autoproclama la mejor de su clase en la relación peso/potencia. Pero donde marca la diferencia es en el empleo de un sistema electrónico de lo más elaborado de su categoría, que acelerador electrónico que permite la gestión de tres modos de motor

La 457 recupera la estética 'streetfighter' de las primeras Tuono, con un diseño minimalista que tiene su seña de identidad en el nuevo faro delantero con triple óptica y luces LED, junto a los spoilers aerodinámicos laterales.

El sistema de suspensión delantera lo fía a una horquilla invertida con barras de 41 mm y recorrido de 120 mm; mientras que en el tren trasero un monoamortiguador con 130 mm. Para ambos ejes, la única posibilidad de regulación es en precarga.

En cuanto a la frenada, un único disco delantero y trasero de 320 y 220 mm respectivamente, con pinzas ByBre, bomba de tipo radial y el ABS, firmado por Bosch, de doble canal y desconectable en la rueda trasera.

En el corazón de la Tuono late un motor bicilíndrico en línea de 457 cc, con culatas de cuatro válvulas de accionamiento directo, distribución DOHC, cigüeñal calado a 270° y embrague antirrebote.

(Sport, Eco y Rain) y de otros tres niveles de control de tracción, con los que se puede jugar desde un botón situado en la pinya derecha.

FÁCIL Y LIGERA

A los mandos de la Tuono se aprecia un buen trabajo en el apartado ergonómico, porque la posición no puede ser más natural y el asiento queda a apenas 800 mm del suelo, con lo que cualquiera llega al suelo con facilidad. Reconozco que miraba a mis colegas de profesión a mi alrededor y me daba la sensación de que la moto era pequeña, pero yo que me considero talla media (177 cm) no tenía la sensación de ir encajonado. Es más, la flexión de las piernas era la normal en una naked y me gustó mucho el diseño del depósito, con un saliente a la altura de los muslos que permitía sujetar la moto y jugar con esa parte del cuerpo en las trazadas.

El motor le aporta personalidad y carácter racing. No tiene un sonido estridente, porque hay que cumplir con la Euro 5+. Se nota que sube muy rápido de vueltas y en seguida encuentras empuje a muy bajo régimen y sin vibraciones, y en la parte alta se nota que le falta algo más de pegada. No te voy a engañar, casi toda la ruta la hice en modo Sport, con el control de tracción al mínimo, pero también tuve que probar el modo lluvia cuando encontramos el piso mojado y le cambió el carácter al motor, haciéndolo mucho más progresivo y tranquilo. El quickshifter, que asiste al cambio en ambas direcciones, mejor para subir marchas y la aguja del cuentavueeltas mirando ya hacia arriba; apoyado por el

Rivales



CFMoto 450NK
449 cc / 46,2 CV / 165 kg / 4.999 €



FB Mondial Piega 452
449,5 cc / 46,5 CV / 176 kg / 5.999 €



Honda CB500 Hornet
471 cc / 47 CV / 188 kg / 6.850 €

embrague antirrebote que evitó movimientos bruscos en las frenadas.

Por lo demás, las suspensiones cumplieron, aunque solo tienen regulación en la precarga, no eché en falta un segundo disco delantero y el ABS no me pareció nada intrusivo. Y me sorprendieron gratamente los neumáticos, firmados por Aprilia con su sello Eurogrip, que no dieron ni un susto, pese a que el tramo más revirado lo hicimos con parches de agua. Pero quizás el punto fuerte de esta Tuono sea el chasis, que a mí me pareció sobresaliente y que es un elemento que marca la diferencia y le permite esa doble personalidad, práctica y deportiva. O lo que es lo mismo, muy ágil entre el tráfico urbano y ligero a la hora de hacer cambios de dirección a cierta velocidad, con una sensación de que todo sale fácil y además es divertido. **M**

Conclusión

Faltaba una Tuono como ésta destinada a los usuarios del carnet A2. El objetivo es captar a las nuevas generaciones para que tengan su primera experiencia con una moto grande y, al mismo tiempo, consolidarse como una propuesta atractiva para la movilidad urbana e interurbana. Aprilia está convencida de que se trata de una superventas en potencia y lo cierto es que lo tiene todo para triunfar: un estética muy acertada, un carácter deportivo, un equipamiento completo y un precio muy contenido.



ZONTES 703F

LLEGA LA PRIMERA TRAIL MEDIA DEL FABRICANTE CHINO ZONTES, LA 703F QUE OFRECE UNA SENSACIONAL RELACIÓN PRECIO/EQUIPAMIENTO/PRESTACIONES. POR MENOS DE OCHO MIL EUROS DISPONDREMOS DE UN POTENTE MOTOR TRICILÍNDRICO DE 95 CV Y DE UNA DOTACIÓN DE SERIE MUY COMPLETA.

TEXTO: SANTI AYALA. FOTOS: LLUIS LLURBA.

El mercado de la moto en España vive el momento de la explosión en ventas de algunas de las marcas chinas que se comercializan en nuestro país. Una de las más exitosas es Zontes que ya ha conseguido posicionarse en el top 3 de las matriculaciones de nuestro mercado gracias a una amplia gama de modelos que va creciendo con incorporaciones como la que ahora analizamos, la Zontes 703F. Primera trail de cilindrada media-alta de la marca creada sobre el motor 703 tricilíndrico que propulsa otros modelos y representa la culminación de desarrollo e innovación de Zontes, que ha logrado posicionarse, antes de ponerse a la venta, como un serio competidor en el segmento de las trail de media cilindrada. Con su combinación de diseño agresivo, tecnología avanzada y rendimiento dinámico, la 703F busca cambiar las percepciones sobre las marcas asiáticas emergentes haciendo olvidar como comentario despectivo lo de “es china o chinorra”. Porque lo fabricado en China ya tiene calidad, buen acabado, superando las expectativas para su categoría de precio, dotada de un completo equipamiento y una estética distintiva, seña de identidad de Zontes con diseños como éste de líneas angulosas y con la parte frontal que recuerda a Iron Man, el superhéroe de los cómics.

A LA ÚLTIMA

Esta 703F dispone del motor tricilíndrico en línea de 699 cc, desarrollado por Zontes, con los cilindros incorporados en el cárter superior que cuenta con radiador líquido y de aceite. Rinde una potencia de 95 CV -también en versión disponible también en versión limitada a 47 CV (35 kW) para el carnet A2- y un par motor de 76 Nm, cifras que la sitúan en un punto ideal para pilotos

que buscan gran rendimiento. El motor incorpora tecnología como el embrague antirrebote complementado por un quickshifter que permite cambios subiendo de marcha sin necesidad de accionar el embrague, así como control de tracción. La gestión electrónica del motor permite seleccionar entre dos modos de conducción predefinidos (Eco y Sport) que, al no disponer de acelerador electrónico ni IMU, modifica solo algo la sensibilidad al acelerar.

La parte ciclo se asienta sobre un chasis de aluminio que pesa 11 kilos, con subchasis desmontable, también en aluminio que pesa 3,8 kilos.

La suspensión la suministra Marzocchi en ambos ejes, regulables en compresión y rebote e incluso la precarga en el amortiguador, mediante pomo externo.

Se nota que es una trail aventurera con ciertas pretensiones off road en la monta de neumáticos Michelin Anakee Adventure sobre llantas de radios de 21” delante y de 18”, ambas de tipo tubeless, sin cámara. Los frenos los suministra J.Juan incluyendo delante bomba y pinza radial de cuatro pistones que actúa sobre discos de 310 mm. Todo ello gestionado por un ABS desconectable en el freno trasero para off road.

COMPLETA DOTACIÓN

El apartado tecnológico en su equipamiento es uno de los puntos fuertes de la Zontes 703F, superando las comparaciones con sus rivales. Incluye iluminación full-LED Osram con luces DRL y cuneteros de giro, aunque al no tener IMU solo se activan de forma conjunta con los intermitentes. La instrumentación está dominada por una pantalla TFT a color de 6,75 pulgadas de alta resolución, que se adapta a la luminosidad ambiente. configurable en 4 modos de visión de datos y una función “mirror”



Por estética, equipamiento, rendimiento y precio la Zontes 703 F es una gran opción entre las trail medias.



conectado al móvil, que muestra toda la información relevante, incluyendo los datos de presión y temperatura de los neumáticos, entre otras funciones, aunque no dispone de indicador de temperatura ambiente. La conectividad Bluetooth permite vincular un smartphone (Android/Ios) para acceder a funciones como navegación, control de música o visualización de notificaciones. La aplicación específica de Zontes, gratuita, admite además registrar rutas, analizar datos o programar el mantenimiento desde el teléfono. Cuenta con llave keyless que permite accionar sin llave el arranque, el tapón del depósito de gasolina (22 l) y la apertura del asiento, mediante un botón específico en la piña de mandos. Piña izquierda que incluye los mandos para subir y bajar la pantalla parabrisas con regulación electrónica (93 mm en vertical), mientras que en la piña derecha está el mando de los puños calefactables. La 703 F cuenta con dos tomas USB así como dos cámaras gran angular 140°, una delantera y otra trasera, Full-HD, con sensor de visión nocturna para grabar nuestras rutas con 128 Gb de memoria interna -se pueden descargar las imágenes

Técnica

Precio: 7.992 €; **Motor:** 4T, 3 cil. en línea, refr. líquida; **Diámetro x carrera:** 70 x 60,6 mm; **Cilindrada:** 699 cc; **Compresión:** 13:1; **Potencia máx. dec.:** 68,87 kW (95 CV) a 10.000 rpm; **Par máximo:** 76 Nm a 7.500 rpm; **Alimentación:** 3 inyectores; **Modos de conducción:** 2; **Ayudas electrónicas:** TC; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Doble viga de aluminio; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 43 mm / 180 mm; **Reglajes:** Tres vías; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador / 180 mm; **Reglajes:** Tres vías; **Freno del.:** 2 discos de 310 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 265 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** Estándar / Sí; **Rueda del.:** 90/90-21". Llanta 2,50"; **Rueda tras.:** 150/70-18". Llanta 4,50"; **Medidas. Cap. Depósito:** 22 l; **Peso lleno:** 236 kg; **Dist. entre ejes:** 1.565 mm; **Altura asiento:** 845 mm.

nes al móvil con la App-, lo que añade un toque de sofisticación y funcionalidad que raramente se encuentra en motos de este segmento.

No hay que olvidar que lleva de serie protecciones como los cubremanetas y el cubrecárter de aluminio de gran protección, caballete central y que tiene una guantera lateral trasera en el lado izquierdo de 4 litros de capacidad, y bajo el asiento hay otro pequeño espacio de carga.

En opción se pueden montar accesorios por el pack de maletas y baúl de aluminio, forrados en su interior, con sus soportes, defensas laterales, luces de larga distancia y cúpula corta por un precio promocional de 999 €, componentes que se pueden adquirir de forma individual. La marca ofrece una garantía de 5 años, así como seguro gratuito el primer año para pilotos mayores de 21 años.

SORPRENDENTE

La Zontes 703F está construida sobre un chasis de aluminio de doble viga, que proporciona un equilibrio perfecto entre rigidez y flexibilidad para transmitir correctamente las sensaciones de la carretera

La paleta de colores disponible incluye tres combinaciones en azul/naranja, gris/azul y blanco/rojo, todas con acabado lacado y gráficos sutiles que realzan su estilo.



La primera impresión que ofrece la 703F es impactante. Sus líneas angulosas y su carrocería evocan a las trail de alta gama, con un frontal agresivo dominado por faros LED con una firma luminica distintiva.

El motor tricilíndrico rinde 95 CV. Cuenta con dos modos de conducción y disfruta de quickshifter para subir de marchas.

Las llantas son de 21" delante y 18" detrás, con radios y tipo tubeless. Los neumáticos son Michelin, los frenos J.Juan y el ABS es desconectable en el tren trasero.

Rivales

sin comprometer el confort. En marcha se nota una moto muy bien asentada con un buen trabajo de la suspensión, muy cómoda y sólida en campo y en carretera. La posición de conducción sorprende por su comodidad y por su dualidad de uso en campo y carretera con óptimas cotas. El sistema de frenos es potente pero no me gusta el tacto del delantero, poco progresivo y modulable en la maneta y algo brusco que te obliga a frenar de más con el trasero y con la reducción del cambio. La 703F sorprende por su facilidad de conducción y su comportamiento equilibrado. El motor responde con contundencia desde bajas revoluciones, con un empuje sostenido, buena elasticidad y óptimo empuje mientras que el sonido del tricilíndrico añade emoción. Eso sí, el golpe de gas a bajo/medio régimen a baja velocidad y en uso urbano es un poco brusco y nos lleva a conducir con suaves tirones. Aun así, se siente como un buen motor, que responde en ciertos momentos puntiagudo, pero que resulta muy divertido de llevar, tanto en campo, en uso de pistas de buen suelo, como en carretera. El cambio está acertado en sus desarrollos y el quickshifter ayuda a sacar provecho del motor subiendo marchas, aunque le falta un pelín de precisión para engranar con algo menos de brusquedad. En conducción deportiva, la parte ciclo transmite confianza para llevar la moto con una dirección precisa y un paso por curva que invita a inclinar. Se nota estable y manejable, aunque en mitad de la curva parece tender a querer caer hacia el lado de la plegada. Para el uso diario o viajes largos, la posición de conducción relativa-



CF MOTO 800 MT TOURING
799 cc / 90 CV / 225 kg / 11.499 €



SUZUKI V-STROM 800 DE
776 cc / 83 CV / 230 kg / 10.899 €



TRIUMPH TIGER 900 GT
888 cc / 108 CV / 222 kg / 14.195 €

mente erguida, la protección aerodinámica y los 22 litros de capacidad del depósito, que proporcionan una autonomía cercana a los 500 km, según la marca, la convierte en una gran rutera. Por cierto, que el indicador del nivel de gasolina es impreciso y marca la reserva muy temprano, aún con 7 litros en el tanque, del mismo modo que de lleno a medio nivel baja algo rápido. A nivel de visión de la información en la pantalla, me pasa que aun teniendo buena visibilidad, su legibilidad a veces me cuesta, sobre todo porque va todo acompañado de muchos colores, gráficos... Soy de los que prefiere información más clara y limpia. Por cierto, la piña de mandos izquierda es algo engorrosa en su manejo y lo mismo das los intermitentes que pones el warning. No me olvido de la excelente protección que aporta la pantalla, regulable en altura fácilmente y que complementa una gran sensación de confort sobre la moto. **M**

Conclusión

La Zontes 703F representa un salto cualitativo para la marca china y establece un nuevo estándar en la relación precio/prestaciones/equipamiento/calidad dentro del segmento de las trail de media cilindrada. Con un precio de venta muy competitivo, esta trail ofrece prestaciones, tecnología y acabados que rivalizan con modelos europeos o japoneses de precio considerablemente superior. No hay nada que desentone, ni en campo ni en carretera.



MOTO GUZZI V7 SPORT

MOTO GUZZI PONE EN EL MERCADO UNA NUEVA VERSIÓN CON UN AIRE MÁS ROADSTER DE SU POPULAR CLÁSICA, QUE SE GANA CON SU EQUIPAMIENTO CADA UNA DE LAS LETRAS DEL APELLIDO SPORT Y QUE HACE GALA DE SER LA V7 MÁS AVANZADA TECNOLÓGICAMENTE HASTA LA FECHA.

TEXTO: CHECHU LÁZARO.

FOTOS: MILAGRO (CERVETTI / ELETTO / MARTINO / ZAMPONI).

A lo largo de su centenaria historia, Moto Guzzi cuenta con un buen puñado de modelos legendarios y en la época actual ninguno tiene la solera de las V7. Una denominación con casi 70 años de historia y que, a día de hoy, se ha convertido en el más vendido la marca de Mandello del Lario. Una verdadera clásica que dejó de fabricarse a principios de los años 70 y que regresó ya en 2008 con una imagen muy similar a la de las aquellas versiones y, por supuesto, con el tradicional motor bicilíndrico en V a 90°, refrigerado por aire y con el cigüeñal dispuesto en el sentido de la marcha. Entonces se optó por una cilindrada de 744 cc que rendía 48 CV, para que se englobara en la categoría A2.

A punto de cumplir la simbólica mayoría de edad desde que renació este concepto y ya por la quinta generación de V7, las actuales alcanzan los 853 cc y más de 67 CV; aunque mantienen otras características marca de la casa como su embrague monodisco en seco o la transmisión secundaria por cardán y, sobre todo, una imagen muy reconocible, con esa estética neo retro que

con el paso de los años ha sabido ganarse a los 'guzzistas' más puristas y atraer un público más generalista, que ha tenido su retorno en cuanto a ventas.

MÁS Y MEJOR

Aunque cargue con el peso de la tradición, Moto Guzzi ha sabido mantener una evolución constante en sus V7, desdoblándola en diferentes versiones para ampliar sus virtudes y llegar a una audiencia más variada. Así llega la nueva variante Sport, con el mayor nivel de tecnología que ha equipado nunca en estos últimos años. Como no podía ser de otra forma, el propulsor se adapta a la normativa Euro 5+ con rendimiento ligeramente mejorado, acelerador electrónico 'ride-by-wire', nuevo sistema de escape y nuevo air box. Además, suma el modo de conducción 'Sport' exclusivo de esta versión, a los 'Road' y 'Rain' que tienen sus hermanas V7 Stone y Special, con un comportamiento más dinámico del acelerador y menor intervención del control de tracción. Cuenta con control de velocidad e IMU de seis ejes. Y esta es otra cosa que hace única de



La figura del águila, símbolo de Moto Guzzi, luce brillante en el faro delantero, con tecnología LED. El sencillo cuadro de instrumentos incorpora también un nuevo indicador de combustible.



esta versión Sport, ya que es la primera en contar con la unidad de medición inercial encargada de gestionar el ABS y el TCS, ambos en curva.

Esta versión se sitúa a la cabeza de las diferentes V7, que es 2.000 euros superior al siguiente escalón y que lo justifica con un equipamiento mucho más completo, que hace gala de su apellido Sport. Mientras sus hermanas de denominación equipan una horquilla telescópica convencional de 40 mm de diámetro, esta nueva variante cuenta con horquilla invertida de 41 mm y regulable en precarga, mientras que detrás mantiene la pareja de amortiguadores del resto de V7.

Siguiendo las mejoras en el tren delantero, hay un salto importante en el sistema de frenada, incorporando un segundo disco de 320 mm, con pinzas Brembo monobloque y de anclaje radial. Y también estrena nueva pareja de llantas de aleación, que comparada con las de la versión de la V7 Stone (la Special lleva radios), declara una rebaja de 1,8 kg de peso. Por último y por acabar con las diferencias entre la versión Sport y sus hermanas, hay diferencias en

Técnica

Precio: 11.299 €; **Motor:** 2 cil. en V de 90°. Refr. por aire; **Distribución:** SOHC 4V; **Diámetro x carrera:** 84.0 x 77.0 mm; **Cilindrada:** 853 cc; **Potencia máx. dec.:** 49,5 kW (67,3 CV) a 6.900 rpm; **Par máx. dec.:** 79 Nm a 4.400 rpm; **Modos de conducción:** Sport, Road, Rain; **Ayudas electrónicas:** TC, CC.; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cardan; **Chasis:** Cuna tubular doble de acero; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Geometría:** 28°/ 104 mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 41 mm / 138 mm; **Reglajes:** Precarga; **Suspensión tras./ Recorrido:** Dos amortiguadores / 120 mm; **Reglajes:** Precarga; **Freno del.:** 2 discos de 320 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 260 mm; **Pinza:** 2 pistones;; **ABS Tipo / Desconec.:** En curva / No; **Rueda del.:** 100/90-18". Llanta 2,50"; **Rueda tras.:** 150/70-17". Llanta 3,50"; **Cap. Depósito:** 21 l; **Peso lleno:** 220 kg; **Altura asiento:** 780 mm.

elementos del acabado de la moto como los retrovisores que ahora se sitúan en la punta del manillar, el soporte de luz delantera de aluminio, una nueva abrazadera triple del puente del manillar, la funda del asiento y otros embellecedores.

CON APLOMO

Nos ponemos a los mandos de esta Moto Guzzi V7 Sport en los alrededores de Venecia, en un recorrido por carreteras secundarias, con suficiente tráfico y varias poblaciones que cruzamos por travesías. El final del bucle nos condujo a una zona mucho más aislada, con colinas que hicieron que la carretera fuera más revirada y divertida. Una toma de contacto donde se combinaban casi todos los escenarios donde poder conducir una moto de estas características, salvo porque no tocamos ni un kilómetro de autovía.

Con una altura de asiento de apenas 780 mm, se trata de una moto apta para todas las tallas, con la que llegas al suelo con facilidad con los dos pies y el peso tampoco es excesivo como para que pienses que no tie-

El salto tecnológico lo aporta la IMU de 6 ejes que incorpora de serie. La plataforma inercial que gestiona el ABS en curva y el control de tracción también en curva, aunque solo este último sea desconectable.

Con respecto al resto de gama V7, la Sport equipa una horquilla invertida con barras de 41 mm y regulable en precarga, mientras que detrás mantiene la pareja de amortiguadores de sus hermanas.

También se implementa el sistema de frenos, con un doble disco delantero de 320 mm, mordido por pinzas Brembo monobloque y de anclaje radial. Además, cuenta con unas nuevas llantas de aleación 1,8 kg más ligeras que las de la Stone.

El icónico motor bicilíndrico en V a 90° con el cigüeñal longitudinal al sentido de la marcha, se adapta a la normativa Euro 5+ y estrena nuevas soluciones, como el acelerador electrónico 'ride-by-wire' y tres modos de conducción: Sport, Road y Rain.

Rivales

nes la suficiente experiencia con una moto grande. La postura de conducción también es muy clásica, con los brazos abiertos y las piernas muy centradas, para hacer kilómetros sin que el cuerpo se agarrote. Lógicamente de protección aerodinámica va justa y el aire, claro está, lo notas. Pero si vas a velocidades legales como en nuestro caso no me pareció nada molesto.

Lo que se nota y para nada incomoda, es el traqueteo del bicilíndrico, con un sonido tan particular y unas suaves vibraciones a las que te adaptas rápido. A ellas y a los 'clonk' cuando cambias de marcha, aunque es cierto que este sonido está mucho menos brusco del que podrías escuchar en una custom pura. Pero ese chasquido nada tiene que ver con la dificultad a la hora de engranar marchas, porque entran con naturalidad, tanto cuando subes como cuando bajas.

El rendimiento del motor sí que se percibe mejorado en su última revisión Euro 5+, especialmente en lo que se refiere a ese aumento del par y su respuesta desde abajo. Desde la marca aseguran que el 95 % del par máximo disponible lo encuentras desde las 3.500 rpm y la verdad es que, sin haberla medido en nuestro banco de potencia, sí que llama la atención lo llena que está muy abajo del cuentavueeltas. De hecho, te invita a llevarla en marchas altas porque siempre tienes posibilidad de respuesta, lo que unido a un desarrollo final más largo permite circular más desahogado y mantener cruceros continuados. Hablando del control de velocidad, es un buen extra que tienes a tiro de un botón,

pero no me pareció muy intuitivo a la hora de activarlo.

El cambio mecánico más notable de esta V7 Sport frente a sus hermanas se encuentra en el tren delantero y hay que decir que se nota el aplomo que se consigue con esa nueva horquilla, ya que afrontas con mucha confianza las entradas en curva e inclinas todo lo que te dejan los estribos, que rozan muy temprano. También es bastante más ágil de lo que aparenta en los cambios de dirección y donde se aprecia un salto más importante es en las detenciones, con el doble disco y la pinza de anclaje radial para sin titubeos una moto que puede llegar a tener muchas inercias. Sin duda, estamos ante una versión con argumentos mucho más roadster frente a un perfil bastante más clásico que venían teniendo las diferentes versiones de la popular V7. **M**

Conclusión

Moto Guzzi ha pulido su concepto V7 dándole un toque más deportivo frente a las versiones más clásicas y convirtiéndola en una moto de corte más premium. Sobre todo, si tenemos en cuenta que hay algo más de 2.000 euros de diferencia entre la nueva V7 Sport y la Special; y 2.600 con respecto a la Stone. ¿Lo compensa? Aunque sea difícil de cuantificar, hay que reconocer que el salto tecnológico y de equipamiento ha sido importante. Y lo bueno es que hay dónde elegir entre las distintas variantes de esta popular neo retro.



Benelli Leoncino 800 Trail
754 cc / 75 CV / 224 kg / 8.590 €



Ducati Scrambler Full Throttle
803 cc / 73 CV / 176 kg / 12.990 €



Triumph Scrambler 900
900 cc / 65 CV / 223 kg / 11.645 €

HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE ULTRA

DENTRO DE LA GAMA HARLEY-DAVIDSON DE 2025, LA STREET GLIDE ULTRA DE 2025 SE CONFORMA COMO LA VERSIÓN DE ESTE MODELO MÁS ORIENTADA AL TURISMO, PARA LO CUAL SOBRE LA BASE DE LA VERSIÓN ESTÁNDAR SE HAN INCORPORADO NUMEROSOS ELEMENTOS QUE AUMENTAN SU CAPACIDAD DE CARGA, PROTECCIÓN Y CONFORT DE MARCHA.

TEXTO; PEPE BURGALETA. FOTOS: HARLEY-DAVIDSON.

Los modelos de turismo de Harley-Davidson han creado escuela, hasta el punto que, se han convertido en una referencia en este segmento, y han creado un género particular al que otras firmas no han tenido más remedio que adherirse. Aunque para algunos se trate de unas custom adaptadas a los viajes, en realidad hablamos de unas motos concebidas con este fin, que en el caso de las que componen la familia "Grand American Touring", tienen una estructura diferente a la de los modelos "Softail" con los que comparten su enorme propulsor V2, que en 2025 ha ascendido en todas ellas a 117 pulgadas cúbicas, 1.923 cc. En esta familia actualmente coexisten dos modelos, la Street Glide y la Tour Glide, la primera es la más vendida y la que tiene un aspecto más tradicional con su carenado de tipo murciélago con las típicas alas en la zona superior que proviene de las Electra Glide de los años 80, y ambas fueron completamente remodeladas la pasada temporada, pero dejando a un lado las versiones CVO especiales y de precio desorbitante, sólo estaban esos dos modelos en el catálogo "estandar", y se había abandonado la serie Ultra, que era la que estaba destinada a los viajes más largos y era capaz de cargar más equipaje, además de ofrecer al pasajero un espacio mucho más amplio y cómodo.

MÚSCULO Y PROTECCIÓN

Toda la gama Touring incorpora el motor Milwaukee-Eight 117, que en 2024 dispuso de una importante mejora respecto a los originales instalados en las CVO. Se aumentó la potencia un 3 % y un 4 % el par, llegando a 78 kW (105 CV) a 4.600 rpm y 176 Nm a 3.250 rpm, con nuevas culatas de banda de squish mejorada y mayor compresión, además de

disponer de refrigeración por agua en ellas con un sistema modificado con una bomba eléctrica, con el flujo de aire recalentado dirigido por debajo para mejorar disminuir el calor que llega a los ocupantes. La admisión tenía una mariposa mayor, de 58 mm, situada más cerca del motor, y con una nueva caja y filtro de aire con un volumen de unos cuatro litros. Finalmente, se integraban modos de conducción con gestión diferenciada de la entrega de potencia y los sistemas de asistencia: retención del motor, ABS en curva, control de tracción y de deslizamiento en curva en cuatro opciones: Road, Sport, Rain y un cuarto configurable denominado Custom. Además, control de velocidad e información de la presión de los neumáticos.

Junto a la gran novedad del motor, la Street Glide y su hermana aumentaron el recorrido de la suspensión trasera de 54 mm a 76 mm, con regulación hidráulica de la precarga. Se aligeraron, 8,2 kg en el caso de la Street, con una tija de aluminio que pesaba 3,1 kg menos, un cableado dos kilos más ligero, y el nuevo depósito de gasolina, dotado por vez primera de biseles, un kilo más ligero. También había cambios en las maletas, tapas laterales, carenados, con el faro LED y la luz diurna en forma de omega, manillar más bajo y equipamiento. En este sentido, la llegada del nuevo sistema Skyline OS, que incluía una pantalla TFT táctil en color de 12,3" con un conjunto interminable de información, y compatible con dispositivos Apple y Android, que gestionaba el sistema integrado de audio, era toda una novedad.

Ahora llega la Harley-Davidson Street Glide Ultra de 2025, que como el resto de los modelos con esta nomenclatura esta plenamente orientada a los viajes por carretera. Remplaza a la anterior Utra Limited de 2023, y básica-





Pantalla TFT táctil de 12". El motor llega hasta las 117 pulgadas cúbicas, 1.923 cc. Máximo confort en ruta con un asiento con respaldo y brazos para el pasajero.



Técnica

mente es una Street Glide transformada en una verdadera gran turismo. Mecánicamente no hay grandes cambios, y continúa con el Milwaukee-Eight 117 de 105 CV y 176 Nm. El propulsor es más potente, pero al tiempo reducir el consumo a menos de cinco litros y medio a los 100 km. Dispone de un carenado algo diferente con mayor protección, ya que incluye una cúpula 10 cm más de altura de cúpula con un vano ajustable para regular el aire que la atraviesa por debajo. La protección del conductor se complementa con deflectores de aire ajustables en la horquilla, y otros montados en la parte media del chasis, que en su interior, con una capacidad de 4.2 litros permiten almacenar objetos. Como es habitual en estos modelos, se ha incorporado un baúl trasero de 70 litros de capacidad con apertura lateral y con una parrilla superior para aumentar la capacidad de carga y que incluye dispone tanto de respaldo como de brazos para el pasajero. En total, se cuenta con 139 litros para el equipaje. Conductor y pasajero tienen ahora asientos individuales, que en el caso del primero está diseñado para mantener su cadera en una posición más neutra. Se incluyen además puños térmicos y se

Precio: 38.700 €; **Motor:** 2 cil. en V de 45°. Refr. por líquido/aire; **Distribución:** OHV 8 V; **Diámetro x carrera:** 103,5 x 114,3 mm; **Cilindrada:** 1.923 cc; **Compresión:** 10,3:1; **Potencia máx. dec.:** 80 kW (107 CV) a 5.200 rpm; **Par máx. dec.:** 175 Nm a 3.500 rpm; **Alimentación:** Un inyector. Tobera de 64 mm; **Modos de conducción:** 4; **Ayudas electrónicas:** TC, DC, CC.; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Correa; **Chasis:** Tubular de doble cuna en acero; **Basculante:** Doble brazo de acero; **Geometría:** 26°/170 mm; **Suspensión del.:** Horquilla convencional; **Diámetro barras/Recorrido:** 49 mm / 117 mm; **Reglajes:** No tiene; **Suspensión tras./Recorrido:** 2 amortiguadores / 76 mm; **Reglajes:** Precarga; **Freno del.:** 2 discos de 320 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 300 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** En curva / No; **Rueda del.:** 130/60-19". Llanta 3,50"; **Rueda tras.:** 180/55-18". Llanta 5,00"; **Medidas. Cap. Depósito:** 22,7 l; **Peso lleno:** 393 kg; **Dist. entre ejes:** 1.625 mm; **Altura asiento:** 725 mm.

cambian las placas exteriores de los altavoces que eran de plástico por unas metálicas. Como era de esperar, la nueva Street Glide Ultra es más pesada que la estándar, pesa 393 kg llena de gasolina, pero más ligera que la anterior Ultra.

CONFÍA

Es evidente que cuando te encuentras frente a una moto como esta Ultra, la primera sensación es de respeto. Se trata de algo enorme, aunque no sea muy alto, parece masivo con su gran carenado, las maletas, el inmenso baúl. Una vez sentado en ella, sobre un asiento, como siempre muy bajo, las cosas no mejoran mucho. Tienes delante de ti una pantalla de cine, altavoces a sus costados, la línea del carenado te llega al cuello y el manillar es alto y alejado de la tija. Si tienes que maniobrar, más vale que lo hagas sentado en la moto y no a su lado, y que avances con el motor, porque mover los más de 400 kg que pesáis ambos empujando es sólo para forzudos.

Sin embargo, una vez que la pones en marcha, la sensación cambia. El embrague es duro, pero muy progresivo y te acostum-



El asiento de dos niveles se complementa con un gran baúl trasero que incluye respaldo para el pasajero con apoyo para los brazos. La capacidad de carga de las maletas laterales y el baúl con una parrilla incorporada, se complementa con dos compartimentos en la zona frontal.

La carrocería cuenta con una nueva pantalla touring más alta, que ha sido diseñada complementando otras mejoras aerodinámicas previas como el nuevo diseño de carenado, que cuenta con ventilación central, nuevos deflectores en la horquilla y en la parte media del chasis.

Es más ligera con sus 393 kg en orden de marcha que la anterior Ultra Limited, gracias a los cambios realizados en la serie la temporada pasada, como un nuevo depósito de gasolina de acero que tiene paredes más finas o unas tijas triples de aluminio en vez de acero.

El motor Milwaukee-Eight 117 tiene mayor cilindrada y unos flujos de admisión y escape mejorados, y desarrolla 105 CV de potencia y un par máximo de 176 Nm, lo que supone un notable aumento notable con respecto a los modelos anteriores a 2024, equipados con el 114, y también cuenta con un nuevo sistema de refrigeración de las culatas.

Rivales

bras a su accionamiento, pero te harán falta todos los dedos. Ese enorme motor arranca en las primeras revoluciones, y se mantiene en marcha sin protestar por debajo de 2.000 rpm. Puedes acelerar desde ahí incluso en marchas largas sin problema. De hecho, la mejor zona de funcionamiento es desde ahí hasta rebasar algo 4.000 rpm en las aceleraciones. Si quieres una conducción relajada, puedes circular en marchas largas sin pasar de 3.000 rpm, sin vibraciones, sin dudas en la respuesta, y con el sonido acompasado habitual de las grandes motos de la marca americana. El cambio es comparativamente lento, pero bastante preciso, con contundencia en los engranes. Los mandos están adelantados y los pies de todos los ocupantes se apoyan en plataformas que permiten una gran movilidad.

Cuando tengas tiempo de ocuparte de algo más que de lo que tienes delante, puedes jugar hasta la extenuación con todo lo que ofrece el sistema de información y entretenimiento. La gigantesca pantalla que es táctil y puedes manejar con los guantes puestos dispone de navegador, radio, música, todo tipo de información y conectividad para hablar con tu pasajero o tus acompañantes en otras motos. Puedes pensar qué, con todo ese entretenimiento, la moto está pensada para ir por una autopista o una carretera bien recta en la que necesitas esas cosas para no morir de aburrimiento, pero en realidad, la sorpresa llega cuando la metes en un puerto de curvas lentas y estrechas. Está claro que el peso es un hándicap, sobre todo si viajas acompañado y con equipaje, rebasando con creces los 500 kg. Tienes que tener presentes las iner-

cias y el grado de inclinación capaz de la moto, pero con esos límites, sorprende su funcionamiento, acelera con contundencia en cualquier relación de cambio, frena bastante bien y como las suspensiones no tienen mucho recorrido, no hay grandes transferencias de peso. El enorme manillar te facilita inclinarla, y todo funciona con naturalidad, linealidad y confianza.

Hay algún punto discordante como la altura de la pantalla, que para una estatura media deja el borde justo a mitad del campo de visión. No es regulable, pero seguro que hay formas de subirla o bajarla con piezas de anclaje intermedias. Más allá de ello, sus dos ocupantes se sentirán como en el sofá de casa, casi imaginando que la pantalla es la televisión. Si te quitas el miedo inicial y no te metes en camisas de once varas al maniobrar, te va a sorprender. **M**



BMW R18 Transcontinental
1.802 cc / 91 CV / 433 kg / 33.860 €



Harley-Davidson Street Glide
1.923 cc / 107 CV / 368 kg / 36.700 €



Indian Roadmaster PowerPlus Limited
1.890 cc / 112 CV / 403 kg / 36.590 €

Conclusión

Si con la Street Glide el año pasado Harley-Davidson dio un importante salto adelante, la llegada de la Ultra cubre un segmento, el de los más viajeros, especialmente los que lo hacen en compañía, que es el verdadero sentido de esta moto. Las bondades de la versión sin baúl se mantienen, y el peso añadido no la merma casi ni condiciones dinámicas ni en presteza de motor. Con más equipamiento, más protección y una capacidad de carga aumentada, es la materialización del concepto del gran turismo americano, y ahora plenamente integrada en el segundo cuarto del siglo XXI.



LIVEWIRE S2 ALPINISTA

LA LIVEWIRE S2 ALPINISTA LLEGA ESTE AÑO A EUROPA CON MÁS ASPIRACIONES DEPORTIVAS QUE SUS HERMANAS, AUNQUE MANTENIENDO LA MISMA ESTRUCTURA QUE EL RESTO DE LA FAMILIA S2, LAS VERSIONES MÁS PEQUEÑAS DE LA MARCA ELÉCTRICA DE HARLEY-DAVIDSON.

TEXTO: F. D / P. B. FOTOS: JÖRG KÜNSTLE.

La gama Livewire contaban hasta este momento con dos modelos de nombres asociados al sol del Pacífico californiano, quizás un tanto asociados al surf y la vida ociosa. Quizás por ello, la tercera versión ha adoptado una denominación bastante más activa, "Alpinista!", dando a entender su orientación más dinámica. En cualquier caso, su nombre no tiene que llevar a pensar que nos encontramos ante una moto eléctrica que tenga ninguna orientación campestre. Con ella no vas a llegar al comienzo de la escalada, ni probablemente a acercarte a ella si tenemos en cuenta la autonomía que tiene y el tiempo de recarga si no dispones de un cargador rápido en el camino. En cambio, con llantas de 17 pulgadas, neumáticos deportivos de carretera y una frenada mejorada gracias a un disco delantero que ha aumentado su diámetro hasta 320 mm, apuesta por ser más dinámica en su conducción.

ARRIBA Y ABAJO

En parado la S2 Alpinista ya presenta una figura elegante con su asiento fundido con lo que hubiese sido el depósito, de forma plana y heredado de su hermana "Del Mar". La parte delantera se combina con una óptica LED y retrovisores en los extremos

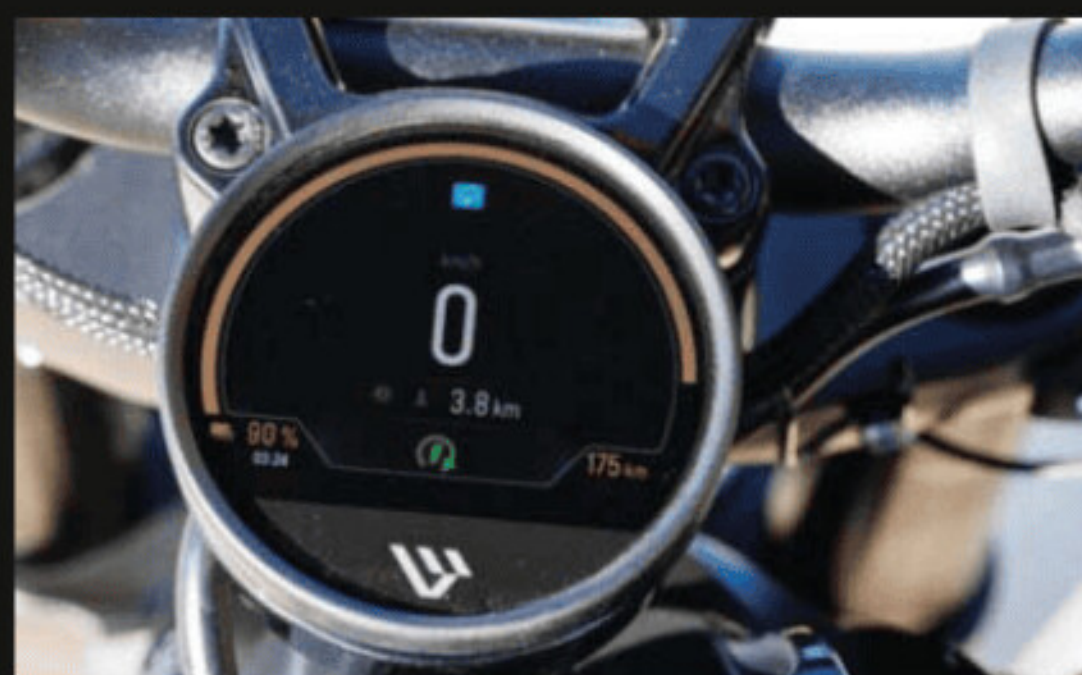
de manillar que vienen de serie orientados hacia abajo. Todo esto, con la llantas más pequeñas y anchas de 17" y una altura de asiento moderada, se encuentra a 800 mm de suelo, acaban por crear una naked de aspecto deportivo. Con sólo 197 kg de peso es una moto con la que se maniobra muy bien en parado y que a baja velocidad resulta ágil y fácil de llevar.

La batería de 10,5 kWh de capacidad está en el interior de una estructura que junto al chasis que transita por la parte superior, cumple una función portante en la estructura general, y que es estrecha para permitirte juntar bien las rodillas, aunque no ofrece un punto de contacto concreto para los muslos. Las piernas se encuentran en marcha con un ángulo de las rodillas moderado, pero la posición es claramente más deportiva que en las otras versiones, y el cuerpo está más desplazado hacia delante, con un mayor control de la rueda delantera. Ergonómicamente podría considerarse como una mezcla entre una custom y una naked con mayor porcentaje de esta última.

Al pulsar el botón de arranque, su motor síncrono se sitúa en el modo de espera. No notas nada, y sólo si desvías la mirada a la redonda pantalla TFT, o das un ligero giro al puño del acelerador, entenderás que



Tiene un buen comportamiento a pesar de unas suspensiones que no acompañan. Estética moderna típica de una moto eléctrica, pero un asiento no muy confortable.



ya puedes ponerte en marcha. Con una potencia máxima de 84 CV, que en valor nominal se queda en 40 CV, la S2 no es a primera vista una moto excesiva, pero como es habitual en los motores eléctricos, hay una cantidad enorme de par, casi se podría considerar masivo. En este caso hablamos de 234 Nm, y además no en una estrecha banda concreta, sino a lo largo de toda la gama de revoluciones, lo que hace que la respuesta inmediata este siempre disponible independientemente de las revoluciones a las que gire el motor, al menos si se selecciona el modo de conducción Sport. Además, también están disponibles los modos Street, Rain y Eco. Y todos tienen en común que la respuesta al acelerador es supersuave y que el par motor se transmite a la rueda trasera no solo de forma silenciosa, sino también sin sacudidas al acelerar o decelerar. Si sigues girando el puño a la salida de las curvas, se avanza tan rápido que, sobre todo en las curvas más cerradas, no tienes que temer que nadie acelere más que tú. Para empezar a notar un desfallecimiento del motor tienes que rebasar los 120 km/h, a partir de donde la LiveWire acelera de forma claramente más lenta, lo que no

Técnica

Precio 19.148 €; **Motor:** Síncrono de imán permanente; **Situación:** Chasis; **Potencia máx. dec.:** 62 kW [84 CV] a 4.840 rpm; **Potencia nominal:** 30 kW [40 CV]; **Par máx. dec.:** 234 Nm; **Alimentación:** Una batería de 10,5 kWh; **Modos de conducción:** 4; **Ayudas electrónicas:** TC, CC.; **Transmisión sec.:** Correa; **Chasis:** Doble viga de aluminio; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Geometría:** 24,5° / 81 mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 43 mm / 120 mm; **Reglajes:** Tres vías; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador / 120 mm; **Reglajes:** Precarga y extensión; **Freno del.:** Un disco de 320 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 260 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** En curva / No; **Rueda del.:** 120/70-17". Llanta 3,50"; **Rueda tras.:** 180/55-17". Llanta 5,50"; **Recarga:** Tipo conexión: Schuko / Tipo 2; **Tiempo recarga 100%:** 8,4 h Schuko / 2,4 h Tipo 2; **Tiempo recarga 80 %:** 2,4 h Schuko / 1,3 h Tipo 2; **Medidas:** **Peso:** 197 kg; **Dist. entre ejes:** 1.443 mm; **Altura asiento:** 800 mm.

tiene importancia en la conducción normal por carretera o en medio de un puerto de montaña.

En estas zonas reviradas y en pendiente, la moto se muestra precisa y neutra, es sorprendente como se inclina en las curvas y mantiene la trazada deseada hasta que rozan los estribos. Gracias a la posición de conducción deportiva, que carga bastante peso en la parte delantera, transmite buenas sensaciones cuando estás apoyado en las curvas y tiene una buena respuesta a las órdenes para cambiar de trazada e inclinación. En todo esto no participan en gran manera las suspensiones, porque en ambos trenes son bastante poco sensibles. La horquilla es ajustable en tres vías, pero trabaja de forma mediocre y puede llegar a hacer topes en frenadas bruscas cuesta abajo, mientras que el amortiguador te transmite golpes secos al pasar por las irregularidades directamente al asiento, que además es bastante duro. No esperes mucho confort de marcha, quizás es parte de la filosofía de la marca. De hecho, aunque LiveWire es oficialmente una marca totalmente independiente, el motor eléctrico



de la S2 Alpinista sigue luciendo el logotipo "Harley-Davidson Motor Company".

El único disco de freno delantero de 320 mm proviene de Brembo y está mordido por una de sus pinzas M4, con un funcionamiento claramente mejor que las suspensiones. Detiene el conjunto con una potencia y un tacto adecuados y se muestra firme incluso en los descensos más largos de los puertos. También trabaja bien el sistema ABS en el modo Sport, que trabaja en curvas con sensor de inclinación y no interviene demasiado pronto, lo que trae como consecuencia que apurar la frenada se convierta en un placer. Al igual que el ABS, el control de tracción también funciona con información del sensor de inclinación, y apenas frena la moto en el modo Sport. En el modo Rain, los asistentes están en alerta máxima y, además, el motor de la LiveWire ejecuta las órdenes del acelerador de forma muy suave. En general, la Alpinista se presenta bien en cuanto a electrónica y, además de los asistentes de conducción, ofrece conectividad para smartphone y auriculares, así como control de crucero.

El principal problema es la autonomía porque si apuras las prestaciones del modo Sport enseguida la batería se desgasta y tú empiezas a ponerte nervioso y a temer quedarte tirado en mitad de la nada, sin la posibilidad de mover la moto sin una grúa. No vas a poder ir a una gasolinera a por el combustible que te permita llegar a ella sobre la moto. La batería de 10,5 kWh se puede cargar a través del adaptador para un enchufe de tipo Schuko doméstico con un conector de tipo 2 en una estación de

Rivales



Cam-Am Pulse
47 CV / 177 kg / 17.199 €



LiveWire S2 del Mar
84 CV / 198 kg / 19.451 €



Zero S
60 CV / 223 kg / 17.890 €

carga. Para cargar la batería del 20 % al 80 % necesitas al menos 78 minutos en la estación de carga y casi seis horas en una toma de 230 voltios. El consumo del 80 % al 20 % en modo Sport con una conducción deportiva te deja recorrer 32 km, una cifra que aumenta hasta al menos 54 km en modo Road. Como las prestaciones se reducen notablemente cuando baja el nivel de carga, una autonomía de casi 100 km parece posible, pero entonces puedes olvidarte del atractivo de la moto, esas arrancadas fulgurantes salidas desde los semáforos y en la salida de las curvas. El problema: para una mayor autonomía es que haría falta una batería más grande, lo que equivale a más peso y más precio. En cualquier caso, con un precio de más de 19.000 euros, cabría esperar la posibilidad de un sistema de carga rápida de corriente continua como el que tiene su hermana mayor, la LiveWire One. **M**

Conclusión

La LiveWire S2 Alpinista puede definirse como un juguete divertido para carreteras reviradas y puertos de montaña, porque su conjunto de motor, frenos y agilidad del chasis invitan a una conducción deportiva. El problema es que la autonomía es bastante escasa si la comparas con los largos tiempos de carga. Al final sólo te permite realizar rutas muy cortas, y para eso el precio de compra parece aún muy elevado. Es un placer caro y breve.

KAWASAKI Z900 SE

UN PASO MÁS

LA KAWASAKI Z900 NO SÓLO LLEVA SIENDO LA NAKED DEPORTIVA DE CILINDRADA MEDIA MÁS VENDIDA EN NUESTRO PAÍS DESDE HACE DÉCADAS, SINO LA MOTO POR EXCELENCIA DE LOS JÓVENES QUE QUIEREN CON SU CARNET A2 TENER UNA GRAN MOTO, UNA VERDADERA ESTRELLA QUE EN ESTA NUEVA GENERACIÓN SE CONVIERTE EN LA MEJOR DE TODA SU LARGA HISTORIA.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: JAIME OLIVARES.

Si nos ponemos a escarbar en la historia de la Kawasaki Z900, tendríamos que comenzar con el nacimiento de la Z750 hace más de dos décadas, en 2004. En ese momento se suponía que llegaba a la sombra de la Z1000 lanzada un año antes, y que rememoraba el mito de las primeras Z de cuatro cilindros de los años 70. Sin embargo, el verdadero éxito se lo llevó ella, en parte porque a pesar de ser diseñada como una moto económica, acabó luchando en el segmento de las 600 cc de cuatro cilindros derivadas de las supersport japonesas de Honda, Suzuki y Yamaha, y con su motor de mayor cubicaje, par y prestaciones, las superó en el mercado.

La fórmula se ha mantenido desde entonces con sucesivas evoluciones, creció desde los 748 cc originales a los 806 cc de la Z800 de 2013, y en 2013 hasta los 948 cc de la actual Z900, con su chasis multitubular, que sustituía al de espina central de los modelos anteriores. Sin embargo, algo que se había mantenido desde los orígenes de las nuevas "Z", había sido el peculiar sistema de admisión, que disponía de unos cuerpos de inyección dotados de dos mariposas para cada conducto. Una de ellas era accionada directamente por el acelerador mecánico, mientras la segunda lo hacía de manera automática para regular el flujo de aire y lograr una respuesta más suave. Era algo común en las Kawasaki, incluso en los modelos más deportivos, pero las Z lo habían mantenido hasta ahora. La nueva Z900 cambia en más cosas, pero no hay duda que una parte de la clara mejora que ha

experimentado en su suavidad de marcha y en la calidad de la respuesta frente a las solicitudes del acelerador, viene dada por la combinación de su nuevo acelerador de accionamiento totalmente electrónico, que elimina la segunda mariposa, y de una IMU moderna que con la ayuda de los sensores adecuados, es capaz de gestionar mucho mejor el funcionamiento de la moto.

LA CLAVE ES EL DETALLE

En el motor, la finalidad de los cambios ha estado dirigida a reducir el consumo y aumentar el par a medio y bajo régimen, además de proporcionar una marcha más suave y una aceleración más constante. Se cuenta con nuevos árboles de levas para mejorar esos regímenes medios. La mejora más sensible como ya hemos comentado son los realizados en la admisión, ya que el sistema de inyección cuenta ahora con una única mariposa de 36 mm en cada conducto de accionamiento completamente electrónico. La caja de aire se ha diseñado para que llegue nítidamente al conductor el sonido del motor, para lo que la entrada está orientada hacia arriba y las trompetas de admisión de cada cilindro tienen diferentes longitudes, para lograr combinar rendimiento a bajas y medias revoluciones, y sonido de admisión. En el sistema de escape, los tubos y la precámara están integrados en una sola unidad. Ésta última, tiene un volumen de 5,5 l, y está colocada bajo el motor, lo que permite contar con un silenciador de menor tamaño. También se han cambiado las relaciones de cambio, instalado una cadena de paso 525 y asisten-





La Kawasaki Z900 SE
deja una excelente
sensación, con una
suavidad de marcha
y una respuesta in-
mediata a las solici-
tudes del acelerador.
Es la mejor de todas
las Z900.



te de cambio en ambas direcciones, que funciona a partir de tan sólo 1.500 rpm. Y como ya es casi obligatorio en estos días, se cuenta con una IMU de seis ejes que permite que los controles electrónicos funcionen teniendo en cuenta la inclinación de la moto. Además del ABS, integra control de tracción, de deslizamiento y de velocidad.

En lo que respecta a la parte ciclo, en el chasis el refuerzo de chapa detrás de la pipa de dirección se ha modificado para cambiar la rigidez de la zona delantera y mejorar la maniobrabilidad. Los tubos del subchasis trasero están menos inclinados para permitir rebajar la altura de la base de asiento y permitir un mayor acolchado. Las suspensiones tienen nuevos ajustes y se instalan, por fin, pinzas delanteras de freno de 4 pistones, con un disco trasero de 250 mm que dispone de una pinza que cuenta con nuevas pastillas y latiguillo. En esta versión se cuenta con unos frenos que incluyen pinzas Brembo y una bomba Nissin radial, y también un amortiguador trasero Öhlins con regulación remota de la precarga y también del hidráulico de extensión. Por su parte, la horquilla tiene regulación de tres vías.

La carrocería también se ha actualizado con un nuevo asiento de dos tonos, más estrecho en la parte delantera y ancho en la trasera, que tiene en su parte trasera una placa y un interior más grueso de uretano, más alto en la zona trasera y con los laterales redondeados para facilitar la llegada al suelo. La altura es de 830 mm, y con la opción Ergo Fit más baja, de 810 mm. La pantalla TFT es más grande, de 5", con el color de fondo cambia automáticamente de blanco a negro cuando la luz ambiental es baja, y tiene dos tipos de visualización, además de los que sirven para ajustar las ayudas. Por primera vez en un modelo de Kawasaki, se dispone de navegador vinculando el cuadro, para lo que hay que servirse de la aplicación de la marca. La gran novedad es que funciona también con órdenes dictadas por voz desde un sistema de audio conectado al casco, que se conecta al teléfono, y que permite dar instrucciones al navegador, y recibir información de la moto. Ahora los mandos de la pantalla no están situados a su



**EN LA Z900 TENEMOS
SUAVIDAD DE MARCHA
Y ACCELERACIÓN
CONSTANTE, ESAS SON
SUS CLAVES**

alrededor, sino en la piña izquierda, situada sobre un nuevo manillar de aluminio de tubo de gran diámetro.

La estética se diferencia debido a unas nuevas ópticas delanteras, que incluyen un conjunto LED triple con los dos faros superiores actuando como luces de cruce y uno inferior como luz de carretera. Tiene unas nuevas tapas dotadas de unos embellecedores de aluminio cepillado en los laterales, toma USB de tipo C en el carenado delantero, y menos piezas de plástico. La tapa del depósito está ahora separada de los embellecedores y las cubiertas para el agarre de las rodillas dejan ver el chasis, en el tapón se han escondido los tornillos. También se ha revisado el colín y tiene un nuevo piloto LED.

SUBIENDO DE NIVEL

Todas estas modificaciones han tenido como finalidad lograr que la Z900 sea una moto más fácil y cómoda de manejar, sin dejar a un lado algunos otros aspectos como una mejor respuesta y un mejor comportamiento dinámico. Realmente los cambios en la cifra de potencia máxima, que se ha reducido ligeramente, no afectan, en parte porque la aceleración se compensa con unos desarrollos más cortos, que simplemente reducen algo la velocidad máxima, pero logran mantener unos valores de aceleración en cifras muy similares. De hecho, las recuperaciones desde 60 km/h, es decir, desde bajo régimen, han mejorado claramente respecto a los de la moto del año pasado. Hay que tener en cuenta que nos encontramos ante un modelo algo particular porque la mayoría de las ventas de la Z900 tradicionalmente se dirigen al segmento A2, es decir, que como mucho esas motos acabarán teniendo 96 CV. No es el caso de las versiones SE, que no se limitan y tienen únicamente



1



2



3

1. Dispone de una IMU de seis ejes que, además del ABS, integra control de tracción, de deslizamiento y de velocidad.

2. El refuerzo de chapa detrás de la pipa de dirección se ha modificado para cambiar la rigidez de la zona delantera y mejorar la maniobrabilidad.

3. Los frenos con bomba Nissin, tienen pinzas Brembo de cuatro pistones.

4. El colín ha sido rediseñado y ahora cuenta con piloto LED.

5. La altura del asiento es de 830 mm, y con la opción Ergo Fit más baja, de 810 mm.

6. El motor de 948 cc y el chasis multitubular representan la esencia de la Z900, pero ahora con una respuesta más suave.

7. El sistema de escape se ha modificado, integrando tubos y precámara en una sola unidad de un volumen de 5,5 l bajo el motor, lo que permite contar con un silenciador de menor tamaño.



4



5



6



7



Rivales

la cifra de potencia máxima. El empeño de Kawasaki en este mercado queda bien patente simplemente con la diferencia de precio entre esta SE de 12.475 € y la Z900 estándar limitada a 35 kW, que en su color más básico cuesta 9.999 €, una diferencia apreciable.

En cualquier caso, de esta SE podemos decir que es la mejor Z900 que Kawasaki ha puesto a la venta. La llegada del nuevo sistema de alimentación parece ser la clave, junto a otros detalles para haber logrado un motor con una respuesta realmente notable. Además carece de vibraciones hasta casi el final de su banda útil, lo que aumenta la sensación de confort de marcha. Si hay que poner un pero, sería que el asistente de cambio es de una generación anterior, y por ejemplo, no te deja reducir si no cierras completamente el puño. Para compensar, te encuentras con respuesta desde poco más allá del régimen de ralentí, y ya en 4.000 rpm con un claro empuje que no cesa. El motor se estanca sobre las 10.000 rpm con el tacómetro avisándote asustado que estás llegando al límite, pero sin una pérdida clara de potencia. Puedes manejar el acelerador con cualquier apertura sin que se queje, y sin que en ningún momento tengas sensación de brusquedad.

La reducción de la altura de la parte central y trasera será especialmente útil para los más bajitos, porque realmente no era antes tampoco una moto alta, aunque es cierto que ahora se llega muy bien al suelo con ambos pies con una talla media. La versión SE tiene mejores componentes en frenos y suspensiones y se deja notar. Por una parte la horquilla, con su regula-

ción de compresión permite controlar el hundimiento en frenadas, que junto a un hidráulico de extensión más efectivo, produce unas mejores sensaciones en el tren delantero que en su hermana estándar, por otra, el amortiguador es más firme especialmente en las aceleraciones, de manera que la moto oscila poco y controladamente, lo justo para ir apoyando con el peso adecuado cada rueda en cada fase. Aunque dispones de una bomba radial, la elección de Nissin en este componente, hace que el tacto inicial no sea tan potente como es habitual con las Brembo radiales, y puedes modular apretando con fuerza desde el primer momento. Luego las pinzas no permiten que desfallezca, y con el adecuado ajuste, la horquilla te permitirá frenar de manera más fuerte y segura que antes.

La combinación de un motor más lleno en medios, desarrollos más cortos, una mejor gestión del acelerador y los componentes de la versión SE, acaban logrando que esta Z900 de 2025, aunque siga teniendo un carácter similar, y la mayoría de sus componentes sean iguales, se diferencie de sus antecesoras. Las Z900 tienen un chasis de tubo con una menor rigidez que los doble viga de algunas de sus hermanas de marca, de hecho el motor está sujeto al chasis por cinco puntos en cada lado para que haga una importante función portante, pero esta cierta elasticidad también permite que te ofrezca una clara información de lo que ocurre debajo de ti. Es una moto fácil de llevar y de entender, no es extraño el éxito de una moto que enseña sus cualidades más allá de una estética que ha creado escuela. **M**



Honda CB1000 Hornet

1.000 cc / 152 CV / 211 kg / 10.990 €



KTM 990 Duke

947 cc / 123 CV / 189 kg / 12.999 kg €



Yamaha MT-09

890 cc / 119 CV / 193 kg / 11.299 kg €

Técnica

La posición de conducción no ha cambiado, aunque el asiento es más cómodo por su nuevo diseño, que en la versión SE dispone de una placa identificativa, y el manillar, que también es diferente.

En el chasis anclado al motor por múltiples puntos, ha revisado la rigidez de la parte delantera cambiando el refuerzo transversal situado tras la pipa, y se ha reducido la altura del subchasis con tubos menos inclinados para lograr un asiento más cómodo y un mejor acceso al suelo.

El cuadro TFT se maneja ahora directamente desde el manillar y cuenta también con la posibilidad de emplear un sistema de navegación a través de la aplicación de la propia marca y ser manejado directamente por la voz con ayuda de un interfono en el casco.

Las suspensiones se han revisado en sus ajustes internos, con una horquilla regulable y un amortiguador Öhlins en la versión SE. Ahora el sistema de frenos cuenta con pinzas de cuatro pistones con anclaje radial en el caso de la versión SE con pinzas Brembo M4 y una bomba radial Nissin.

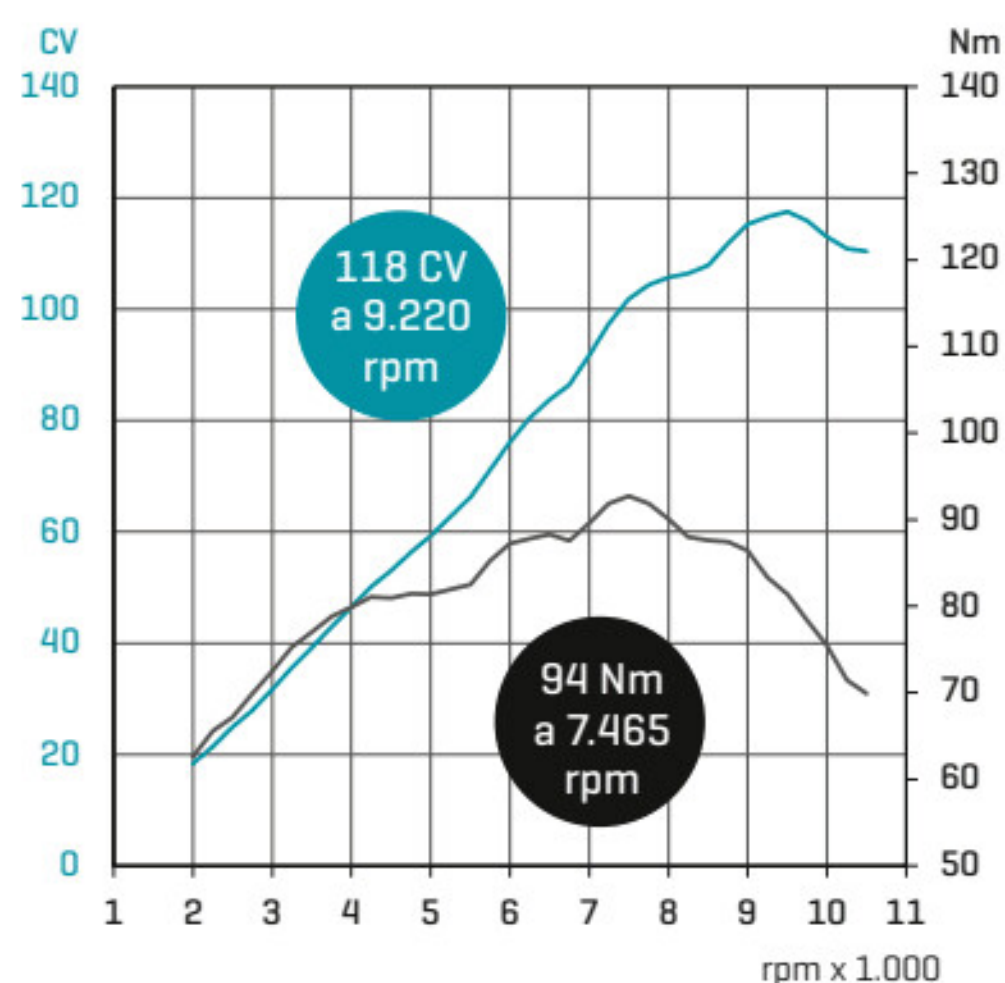
El motor cuenta con cambios para mejorar la respuesta en bajo y medios y ganar aceleración gracias a nuevos árboles de levas, y también de un nuevo sistema de admisión con un acelerador electrónico de una sola mariposa, además de una electrónica gestionada con la ayuda de una IMU de seis ejes. Cuenta con asistente de cambio y control de velocidad.

Se cuenta con cambios en la carrocería, que dispone de nuevas tapas en la parte superior del radiador y una nueva parte frontal con faros diferentes, además de cambios en el asiento y en la zona trasera.

Potencia máx. al embrague	118 CV / (87 kW) a 9.220rpm
Par máximo	94 Nm a 7.465 rpm
Línea roja [indicada / verif.]	10.415 rpm
RPM máx. / Velocidad pistón	19,4 m/s
Relación peso/potencia	1,8 kg/CV
Potencia específica	125 CV/l

La curva de par de la nueva versión de la Z900 demuestra el trabajo que se ha realizado en la zona media, ya que el habitual bache que tiene lugar en los motores de cuatro cilindros en línea de altas prestaciones en esta zona está claramente mitigado, y realmente la curva no deja de ascender en ningún momento, aunque haya un cierto estancamiento entre 4.000 y 5.500 rpm. Luego, con alguna cierta oscilación llega a su máximo en 7.500 rpm, y todavía quedan otras 2.000 rpm hasta que se alcance la potencia máxima, que se mantiene bastante estable hasta el régimen de corte a las 10.500 rpm. La cifra de 118 CV en el embrague se corresponde con la anunciada por Kawasaki en el cigüeñal.

MEDICIONES MOTOCICLISMO



PRECIO: 12.475 €;

MOTOR

Motor	4 cil. en línea. Refr. líquida;
Distribución	DOHC 16 V;
Diámetro x carrera	73,4 x 56 mm;
Cilindrada	948 cc;
Compresión	11,8:1;
Potencia máx. dec.	91 kW [124 CV] a 9.500 rpm;
Par máx. dec.	98 Nm a 7.700 rpm;
Alimentación	4 inyectores. Toberas de 36 mm;
Modos de conducción	4;
Ayudas electrónicas	TC, CC.;
Acc. embrague	Cable;
Cambio	6 relaciones;
Relación de cambio	cada 1.000 rpm / Máxima
1ª	9 km/h / 95 km/h
2ª	12 km/h / 126 km/h
3ª	15 km/h / 153 km/h
4ª	17 km/h / 177 km/h
5ª	19 km/h / 202 km/h
6ª	22 km/h / 229 km/h
Transmisión sec	Cadena

CHASIS

Chasis	Multitubular de acero;
Basculante	Doble brazo de aluminio;
Geometría	24,7° / 110 mm;
Suspensión del.	Horquilla invertida;
Diámetro barras/ Recorrido	41 mm / 120 mm;
Reglajes	Precarga y extensión;
Suspensión tras./ Recorrido	Monoamortiguador progresivo / 140 mm;
Reglajes	Precarga y extensión;
Freno del.	2 discos de 300 mm;
Pinzas	4 pistones;
Freno tras	Un disco de 250 mm;
Pinza	Un pistón;
ABS Tipo / Desconec.	En curva / No;
Rueda del.	120/70-17". Llanta 3,50";
Rueda tras	180/55-17". Llanta 5,50";

MEDIDAS

Cap. depósito	17 l;
Peso lleno	214 kg;
Dist. entre ejes	1.459 mm;
Altura asiento	830 mm;

TC. Control de Tracción, AC. Control de levantamiento delantero, DC: Control de deslizamiento; CS: Control de salida; CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad

VELOCIDAD MÁXIMA

Real	225 km/h
------	----------

ACELERACIÓN

0-100 km/h	3,4 s / 57 m
0-400 m	11,5 s / 186 km/h
0-1.000 m	22,3 s / 211 km/h

RECUPERACIÓN

60-100 km/h	3,4 s / 78 m
60-140 km/h	7,4 s / 213 m

PESO

Peso lleno	212 kg
Reparto (lleno con piloto)	47,7 / 52,3 %

CONSUMO

Medio	6,6 l/100 km
Autonomía	260 km

Prestaciones



Aunque la Z900 es una moto con una base clásica, se ha ido adaptando a los tiempos en todos los sentidos hasta tener un funcionamiento totalmente electrónico que permite que su usuario se despreocupe de ella, o al menos que no esté en condiciones de tocar casi nada. En cualquier caso en esta versión SE tienes la oportunidad de ajustar a tu gusto no sólo el comportamiento de algunas características del motor y sus ayudas, sino también de las suspensiones. El amortiguador Öhlins se regula con total facilidad gracias a los dos pomos de gran tamaño que ajustan tanto la precarga como el hidráulico en extensión. La horquilla también se ajusta, pero con mayor dificultad, porque el manillar estorba la manipulación de los tornillos situados en la parte superior.



El nuevo cuadro digital en color con dos visualizaciones diferentes, más allá de las habituales funciones informativas, que incluyen incluso el ángulo de inclinación de la moto en cada momento y el máximo alcanzado, y el ajuste de las ayudas a la conducción y los modos de gestión del motor, ha sido dotado de conexión con el conductor mediante una aplicación, que no sólo dispone de navegador, sino que recibe las instrucciones por voz, de manera que con un sistema Bluetooth en el casco que conecte con el teléfono móvil, se pueden manejar las diferentes funciones.



Conclusión

La Z900 es la moto de su categoría más vendida, el año pasado entre las naked deportivas fue superada únicamente por la Yamaha MT-07, y en los primeros meses de este año ha vuelto a ser líder. La llegada de esta nueva versión simplemente reafirma su posición. Era necesario hacer cambios, como en la mayoría de los modelos de 2025 por la implantación de la segunda parte de la homologación Euro 5+, pero los avances logrados van bastante más allá. Nos encontramos ante una moto que ha ganado en todo, especialmente en el tacto de su motor, pero también en una comodidad que se extiende al resto de los apartados. Es más efectiva, y al tiempo más fácil. Puede que esta versión SE, la mejor de la familia, no sea la favorita del público, ni se puede limitar, ni su precio es tan atractivo como

el de las versiones estándar, incluso puede que sus ventajas no tengan importancia para muchos, pero después de probarla, incluso teniendo en cuenta que la mayoría del tiempo ha tenido que ser bajo las inclementes condiciones climáticas de este mes de marzo en el que la lluvia y el asfalto mojado han sido nuestros compañeros inseparables, deja un excelente sabor de boca. No es precisamente una moto nueva, su estirpe se remonta a principios de siglo, pero justamente por eso ha logrado evolucionar, y ahora ya no se queda un paso atrás ni en electrónica, ni en componentes, es una moto moderna más allá de su estética, que siempre ha sido un gancho y la ha mantenido en primera línea. Nadie duda que en 2025 va a continuar con su éxito, y tiene razones para ello.



**BMW M 1000 RR // DUCATI PANIGALE V4 S
HONDA CBR1000RR-R SP**

QUÉ LOCURA

LAS CIFRAS DE LA ÚLTIMA GENERACIÓN DE SUPERBIKE DE CALLE SON UNA LOCURA, CON POTENCIAS QUE RONDAN LOS 220 CV. LO BUENO ES QUE SUS CHASIS Y SU ELECTRÓNICA EVOLUCIONA PARA QUE PUEDAS CONTROLARLOS Y SON CADA VEZ MÁS EFECTIVAS.

TEXTO: SERGIO ROMERO. FOTOS: JÖRG KÜNSTLE.





Las Superbike siguen asombrando cada año a pesar de que se hayan convertido en un segmento muy especializado, que se enfoca principalmente al uso en circuito. Pero estas motos representan el máximo exponente de la tecnología y de las prestaciones para las marcas, así que siguen siendo la punta de la pirámide en cuanto a desarrollo se refiere. También son la base de la moto que se utilizará en el Mundial de SBK y en los diferentes campeonatos nacionales, y eso hace que los fabricantes pongan el máximo en estos modelos. Cada año, desde hace seis, digo lo mismo, parece que no se pueden superar,

y cada año se superan, pero vamos por partes. Hemos elegido para esta comparativa a las tres motos más modernas y eficaces, así que tenemos la BMW M 1000 RR, que cuando hicimos la comparativa acababa de salir de la cadena de producción, era la primera unidad de serie que se ponía en la calle, así que BMW mandó a un probador para darse unas vueltas el primer día y asegurarse de que la moto estaba perfecta. De hecho, ni siquiera se ha presentado a nivel internacional. Así que estaba “recién salida del horno”. La Ducati Panigale V4S también es otra moto muy reciente, justo ahora están llegando a los clientes las primeras unidades después de que se hiciese su exclusiva presentación en septiembre en Vallelunga. La Honda CBR1000RR-R SP es la menos moderna pero también es una moto muy nueva, ya que el año pasado recibió cambios en áreas importantes siguiendo las premisas de HRC y la pudimos probar en Portimao. Ahora por fin las hemos podido enfrentar de tú a tú en circuito, gracias a Pirelli, que nos ha dejado rodar con ellos en pista durante varias jornadas de desarrollo de sus neumáticos y ha calzado nuestras exigentes superbike con los Supercorsa SP V4 y con los slicks Diablo Superbike SC1 y SC0 para hacer los tiempos.

BMW HA MEJORADO LA ELECTRÓNICA Y LA POTENCIA DEL MOTOR Y EL RESULTADO ES ESPECTACULAR



La instrumentación TFT de 6,5" tiene varios modos de visualización para circuito. La superficie de los alerones ha cambiado en 2025. Las pinzas M tienen conductos de refrigeración.

PODER ALEMÁN

Tenía muchas ganas de probar la nueva M 1000 RR y en cuanto me subí llegó un pensamiento a mi cerebro: "¿Cómo corre!". No es fácil de explicar lo que sientes a sus mandos, el motor está tan lleno en medios que cuando aceleras a tope en segunda te tienes que agarrar como al toro mecánico que antes se ponía en las ferias. Para llegar a ese momento saliendo de las curvas lentas debes esperar unos instantes a tener el ángulo de inclinación correcto, justo después de la zona donde desliza y antes de la que empieza a hacer caballito, y ahí hay que agarrarse bien, sin perder la vista del cuadro para cambiar justo cuando se enciende la luz de aviso de sobrerregimen. Es una tarea dura, hay que intentar mantener el peso sobre el tren delantero para que no haya mucho wheelie y seguir inclinado aún en la recta, realizando ese abanico en la entrada a la recta que vemos en MotoGP también para evitar que la rueda delantera se despegue del suelo, pero la sensación es espectacular. De modo que cada vez que sales a una recta, desaparece y solo te da tiempo a respirar un par de veces... La respuesta del acelerador ha mejorado y tiene un puño con un recorrido muy corto pero muy conectado, así que a pesar de su enorme pegada en medios y altos eres capaz de dosificarla bien. Y es que cuando hablas de cifras que rondan los 220 CV ser capaz de aplicarlos al suelo es la clave. La electrónica también ha mejorado en este sentido ya que hereda el sistema de control de deslizamiento que se estrenó en la S 1000 RR, el cuál mediante un sensor situado en la dirección es capaz de detectar su ángulo de giro y con ello controlar cuanto deslizas en las aceleraciones y las frenadas. Ahora en el "curvone", la 13, donde sientes mucho el deslizamiento de la moto, se nota más controlable que la versión anterior y tienes más potencia pero la transmites mejor. De hecho y a pesar de que el circuito tenía menos grip que el año pasado, la M ha sido casi 2 décimas más rápida que la versión 2024 en esta curva, donde es tan importante esa gestión de la electrónica. La nueva electrónica ofrece todas las posibilidades anteriores y ahora puedes decidir en tres posiciones la función de deslizamiento lateral, que pusimos en el modo más bajo. Las posibilidades son muchas, con 7 modos de motor, y cada año el software mejora un poco su rapidez de respuesta. El motor declara 6 CV, que también ha dado en el banco y que se notan en la práctica, ya que tuvimos la S 1000 RR allí también y está claramente menos llena. BMW ha trabajado en la culata, los pistones,

La electrónica incorpora el Brake Slide Assist, para controlar el deslizamiento del tren trasero. Ofrece un amplio rango de ajuste del control de tracción con 14 posiciones y un paquete muy completo.

Los nuevos alerones consiguen un 50 por ciento más de carga aerodinámica, que puede llegar a los 23 kg. La superficie es de carbono, como el guardabarros y las llantas M.

Las suspensiones son Marzocchi, con una horquilla de 45 mm regulable en tres vías y una amortiguador full floater, también regulable en tres vías y en la posición de las bieletas.

El motor con distribución variable aumenta su potencia en 6 CV gracias a los cambios en la culata, pistones, guías de válvula, airbox y a la mayor compresión.



las guías de las válvulas, el escape y el airbox. De las tres motos de esta comparativa es la que tiene una pegada más potente en medios y en el banco ha dado 217 CV, que es una barbaridad...

La posición sobre ella no ha variado, sigue siendo muy de carreras, con un asiento alto y un manillar ancho y bajo, que te da mucho control sobre la moto, aunque tiene bastante espacio incluso para los pilotos más altos. Y su enorme cúpula te protege muy bien, pero en días nublados no ofrece tan buena visibilidad a estar tintada y ser muy alta. No es nada fácil decir si la aerodinámica de los nuevos alerones, que tienen una superficie diferente y más carga, se nota mucho, habría que compararlos en la misma jornada, que además estuvo marcada por el fuerte viento. En cualquier caso la M es estable y precisa, aunque saliendo a la recta de atrás, donde hay un poco de desnivel, tienes que trabajar para evitar el caballito y llevar el antiwheelie en la posición 2, para no perder mucho tiempo con la moto mirando al cielo. La geometría de su chasis, la posición del piloto sobre la moto y las llantas de carbono hacen que la BMW entre en curva de una manera muy rápida y eso en un circuito como este es una gran ayuda. El único punto mejorable está en las suspensiones Marzocchi, que a pesar de aguantar bien todo el trabajo, no te transmiten tanta información como las Öhlins de sus rivales y vas a un poco más a ciegas que con las otras. A cambio la frenada está muy conseguida y las pinzas M son potentes y con buen tacto en la maneta, además el sistema transmite presión al freno trasero cuando la aprietas y eso es una gran ayuda en estas motos tan rápidas. Hay que tener experiencia y forma física si quieres buscar sus límites pero es una moto espectacular.

MÁXIMO NIVEL

Ducati se encuentra en un momento dulce en competición y ese trabajo que ha hecho Ducati Corse en los últimos años tiene relación directa con las deportivas de calle, especialmente con la Panigale V4 que es la moto con la que luego corren en WSBK. Tanto es así que esta última versión ha dejado atrás al basculante monobrazo a petición del departamento de carreras para conseguir el máximo rendimiento con los slicks actuales. La nueva versión también ha recibido cambios en la electrónica, con la introducción del nuevo Race eCBS, el motor es más ligero y un poco más potente, el chasis es menos rígido y monta

DUCATI PANIGGALE V4 S



La nueva instrumentación es más grande, 6,9", y tiene mucha información en las diferentes visualizaciones. Los alerones también han cambiado su forma. Los frenos estrenan las pinzas Brembo Hypure.

La carrocería protege más por la altura de la cúpula, pero el carenado es más estrecho, mejora su penetración aerodinámica.

Horquilla Öhlins NIX 25/30 presurizada de 43 mm, Smart EC 3.0. Los discos son de 330 mm y cuenta con el nuevo Race eCBS.

El nuevo basculante doble brazo de aluminio ha permitido ajustar mejor su rigidez. Monta un amortiguador Öhlins TTX36.



El motor cambia árboles de levas, embrague, alternador y bomba del agua. Gana ligereza (-1 kg) y medio CV, y es Euro 5+.





las suspensiones Öhlins Smart EC 3.0. Había tenido la suerte de probarla a fondo en Vallelunga, donde hicimos seis mangas con un telemétrico de Ducati para entender mejor su funcionamiento, así que tenía muchas ganas de ver cómo se comportaba en el circuito de Cheste, que es una pista lenta y técnica, aunque con dos curvas muy rápidas. La nueva ergonomía con el asiento más plano y el depósito con los laterales más estrechos te permite controlar mejor la Panigale y para un piloto de 1,75 m. es una moto muy "racing" pero que te encaja como un guante. Tiene una posición a medio a camino en altura entre la BMW y la Honda, así que estás muy integrado

LA CBR1000RR-R SP ES UN VERDADERO VERDADERO MISIL Y TAMBIÉN UNA BUENA MOTO DE CALLE

en la moto. Aunque esta sensación es algo personal y va con el estilo y la talla de cada uno. Aunque es una moto muy de carreras enseguida te sientes como en casa, porque está muy bien puesta a punto a todos los niveles, de gestión de motor, de suspensiones y en las ayudas electrónicas. Siempre decimos que las generaciones actuales cada vez ofrecen más posibilidades de ajuste, especialmente con las nuevas electrónicas, y eso hace que también necesites tiempo para probar y poner todo a punto. Lo bueno es que ya sabía que con la configuración que la mandó Ducati Italia iba a ir muy bien. El modo Race A con la potencia en la posición alta pero no Full, porque en todas las secciones enlazadas y lentas de este circuito interesa que la moto sea dosificable, con las ayudas al mínimo, el freno motor en la mitad y las suspensiones un poco más duras tanto delante como detrás (en general y en las fases de aceleración y frenada). A medida que empiezas a apretar el ritmo las suspensiones transmiten las cargas de una manera progresiva, así que la moto no se descompone, y tienes muy buenas sensaciones de lo que está haciendo el neumático. Además, ahora con el nuevo chasis es una moto mucho más precisa, con la que ya no te peleas y puedes elegir una línea y seguirla con precisión. Y cuando llega



La instrumentación TFT de 5" tiene mucha información y varios modos. Los alerones son los únicos de doble pared. Monta discos de 330 mm con pinzas Brembo Stylema.

el momento de meterla en la curva notas que es la más ágil, por poco sobre la BMW, pero su motor estrecho con cigüeñal contrarrotante y los cambios que se han introducido en esta 2025 hacen que quiera comerse el ápice interior de la curva, lo que te anima a ti a entrar cada vez más rápido. El eCBS es también una gran ayuda porque mantiene la presión en el freno trasero cuando ya has dejado frenar con el delantero, el sistema piensa por ti y lo hace muy bien, así que te ayuda a cerrar esos virajes largos, como la curva 8. De hecho tienes que entrar un poco colado para ir realmente rápido con ella.

La electrónica de Ducati es la más evolucionada, no tiene el sistema que detecta el ángulo de giro para los deslizamientos de BMW y parece que tiene menos posiciones de ajuste del control de tracción, ya que en la BMW desde la posición más baja tienes otros siete puntos de ajuste para ir disminuyéndolo. Pero en la moto italiana se utiliza el DVO (Ducati Vehicle Observer) que analiza en tiempo real todos los parámetros, hasta 70 mediciones, y hace que su electrónica se adelante a algunos acontecimientos. Eso hace que sus reacciones sean las mejores de las tres y las más predecibles, transmite una excelente conexión con el neumático trasero cuando aceleras y comienza a deslizarse, es la que la menos wheelie hace y su ABS no interfiere en la conducción. El V4, que ha subido medio CV a pesar de cumplir la Euro 5+, sigue siendo una maravilla por lo utilizable que es en toda la gama y por cómo sube de vueltas, aunque solo en sexta llega a las 15.000 rpm y con el desarrollo de serie solo da para aprovechar la quinta. En medios te saca de la curva como un cohete, no es tan explosiva como la BMW pero tiene el equilibrio perfecto. Cuando tienes que frenarla cuenta con las nuevas pinzas Hypure de Brembo, que aunque tiene unas magníficas prestaciones quizá no se ha conseguido tan buen tacto en la maneta como cabría esperar. Lo bueno es que como hemos dicho el sistema trabaja muy bien y la moto frena muy "plana" con la actuación del freno trasero. La sensación en cualquier circuito con ella es que te hace mejor piloto.

EXPLOSIÓN

La Honda CBR1000RR-R SP es otra moto muy moderna por su diseño, tecnología y prestaciones, que en su última versión se puso al día con retoques internos en el motor, en la inyección de cuerpos divididos, en el escape, desarrollo más corto, en las suspensiones y en los alerones. Todo en busca de hacer una moto más controlable y con más pegada en medios, que era el punto más flojo de la primera

Se utiliza un silenciador Akrapovic de titanio y una electrónica que permite regular los modos de motor, las ayudas y las suspensiones.

En su última evolución los alerones cambiaron su forma y ubicación para conseguir una mayor carga aerodinámica y también se modificó la forma del depósito.

La horquilla pre-surizada Öhlins NPX incorpora la válvula del sistema Smart EC3. Detrás monta un amortiguador Öhlins TTX36.

El motor es más ligero, con nuevos cárteres, cigüeñal, bielas y válvulas de admisión y pistones tiene nuevo material.



BMW
M 1000 RR

Ducati
Panigale V4 S

Honda
CBR1000RR-R SP

PRECIO	41.580 €	37.990 €	29.800 €
CILINDRADA	999 cc	1.103 cc	1.000 cc
POTENCIA dec.	160 kW [218 CV]	159 kW [216 CV]	160 kW [217 CV]
VELOCIDAD máx.	314 km/h	299 km/h	303 km/h
PESO lleno	200 kg	204 kg	203 kg

MOTOR

Motor	4 cil. en línea. Refr. líquida	4 cil. en V de 90°. Refr. líquida.	4 cil. en línea. Refr. líquida.
Distribución	DOHC 16 V, Shift Cam	DOHC Desmodrómico 16 V	DOHC 16 V
Diámetro x carrera	80,0 x 49,7 mm	81,0 x 53,5 mm	81,0 x 48,5 mm
Cilindrada	999 cc	1.103 cc	1.000 cc
Compresión	14,5:1	14,0:1	13,6:1
Potencia máx. dec.	160 kW [218 CV] a 14.500 rpm	159 kW [216 CV] a 13.500 rpm	160 Kw [217 CV] a 14.000 rpm
Par máx. dec.	113 Nm a 11.000 rpm	121 Nm a 11.250 rpm	113 Nm a 12.000 rpm
Alimentación	8 inyectores. Toberas de 48 mm;	8 Inyectores. Toberas de 52 mm	8 Inyectores. Toberas de 52 mm
Modos de conducción	7	5	5
Ayudas electrónicas	TC, DC, AC, CC, CS.	TC, AC, DC, CS, CC.	TC, AC, CS.
Acc. Embrague	Cable	Hidráulico	Cable
Cambio	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones
Transmisión sec.	Cadena	Cadena	Cadena

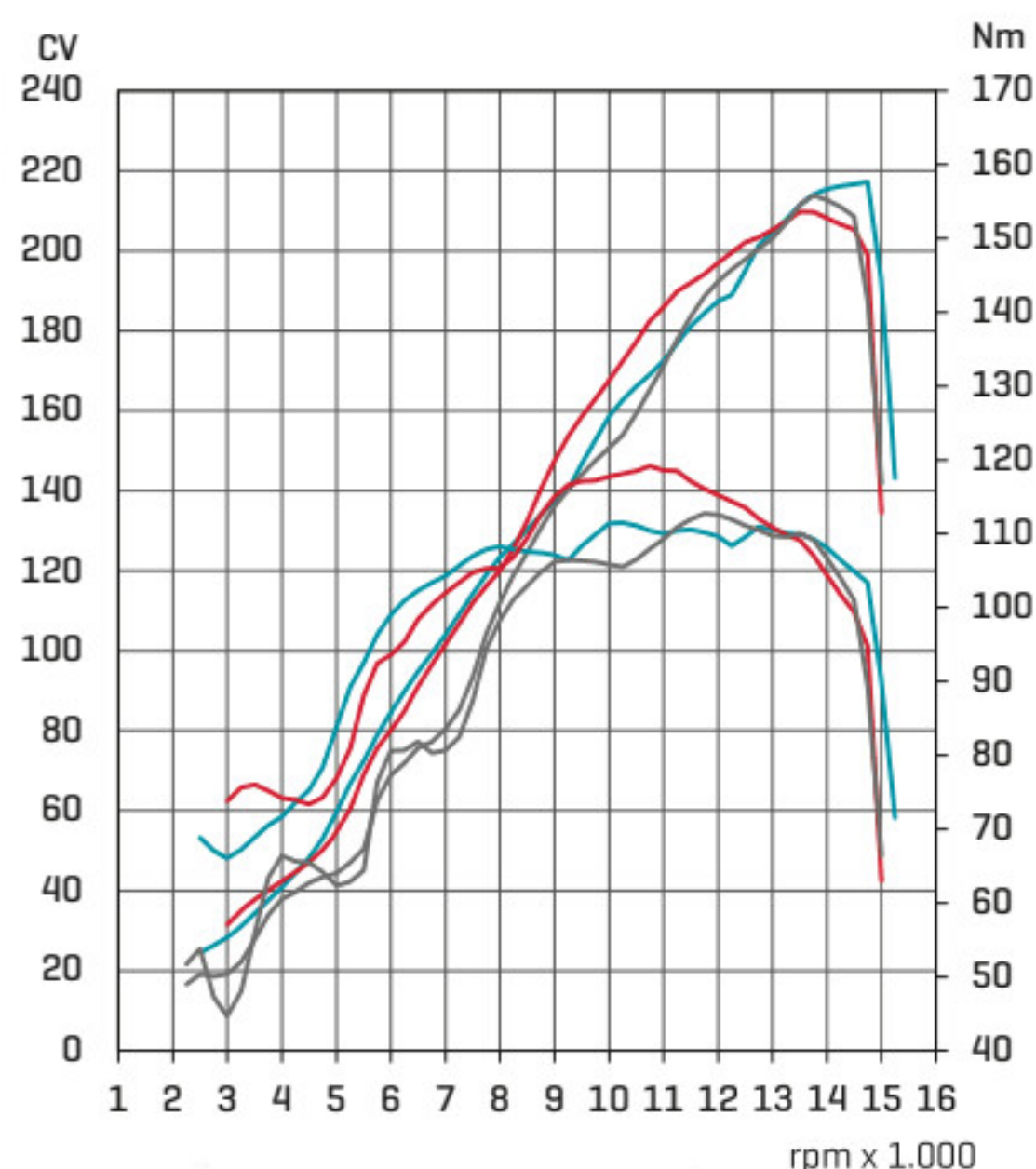
CHASIS

Chasis	Doble viga de aluminio	Doble viga de aluminio	Doble viga de aluminio
Basculante	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio
Geometría	23,7°/ 100 mm	24°/98 mm	24°/102 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida
Diám. barras / recorrido	45 mm / 120 mm	43 mm / 125 mm	43 mm / 125 mm
Reglajes	Tres vías electrónicos	Tres vías electrónicos	Tres vías electrónicos
Suspensión tras. / recorrido	Monoamortiguador progresivo / 118 mm	Monoamortiguador / 130 mm	Monoamortiguador/ 143 mm
Reglajes	Tres vías y altura	Tres vías electrónicos	Tres vías electrónicos
Freno del.	2 discos de 320 mm	2 discos de 330 mm	2 discos de 330mm
Pinzas	4 pistones	4 pistones	4 pistones
Freno tras.	Un disco de 220 mm	Un disco de 245 mm	Un disco de 220 mm
Pinza	Un pistón	2 pistones	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	En curva / No	En curva / Sí	En curva / No
Rueda del.	120/70-17". Llanta 3,50"	120/70-17". Llanta 3,50"	120/70-17". Llanta 3,50"
Rueda tras	200/55-17". Llanta 6,00"	200/60-17". Llanta 6,00"	200/55-17". Llanta 6,00"

MEDIDAS

Cap. depósito	16,5 l	17 l	16,5 l
Peso lleno	194 kg	195 kg	201 kg
Dist. entre ejes	1.458 mm	1.485 mm	1.455 mm
Altura asiento	865 mm	850 mm	830 mm

TC. Control de Traqcción, AC. Control de levantamiento delantero, DC: Control de deslizamiento: CS: Control de salida: CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad



BMW M 1000 RR	Ducati Panigale V4 S	Honda CBR1000RR-R SP
217 CV a 14.700 rpm	210 CV a 13.500 rpm	214 CV a 13.800 rpm
111 Nm a 10.100 rpm	119 Nm a 10.800 rpm	113 Nm a 11.800 rpm

Las cifras en el banco son espectaculares. La BMW ha ganado los seis caballos que anunciaba y destaca, gracias al sistema "shifcam", en medios y en altos. La Ducati tiene una gran pegada de 8.000 a 13.000 rpm por su V4 y la mayor cilindrada (es la que más par tiene). Mientras que la Honda da su máximo rendimiento entre 10.000 y 14.000 rpm, como buen tetracilíndrico en línea de diseño tradicional. Las tres llegan a las 15.000 rpm de régimen máximo.

	BMW M 1000 RR	Ducati Panigale V4 S	Honda CBR1000RR-R SP
--	------------------	-------------------------	-------------------------

VELOCIDAD MÁXIMA

Real	314 km/h	299 km/h	299 km/h
------	----------	----------	----------

ACELERACIÓN

0-100 km/h	3,2 s	3,4 s	3,5 s
0-140 km/h	4,6 s	4,9 s	4,8 s
0-200 km/h	7,0 s	7,3 s	7,3 s

RECUPERACIÓN

60-100 km/h	3,1 s	2,8 s	5,1 s
100-140 km/h	2,6 s	2,8 s	4,1 s
140-180 km/h	2,6 s	2,7 s	4,2 s

RENDIMIENTO

Régimen máximo	15.200 rpm	15.100 rpm	15.000 rpm
Velocidad lineal pistón	25,8 m/s	26,9 m/s	24,3 m/s
Relación peso/potencia	0,92 kg/CV	0,97 kg/CV	0,95 kg/CV
Potencia espec.	217 CV/l	190 CV/l	214 CV/l

PESO

Peso lleno	200 kg	204 kg	203 kg
Reparto (lleno con piloto)	48,3 / 51,7 %	49,9 / 50,1 %	48,9 / 51,1 %

CONSUMO

Medio	6,5 l/100 km	6,5 l/100 km	6,7 l/100 km
Autonomía	253 km	261 km	246 km

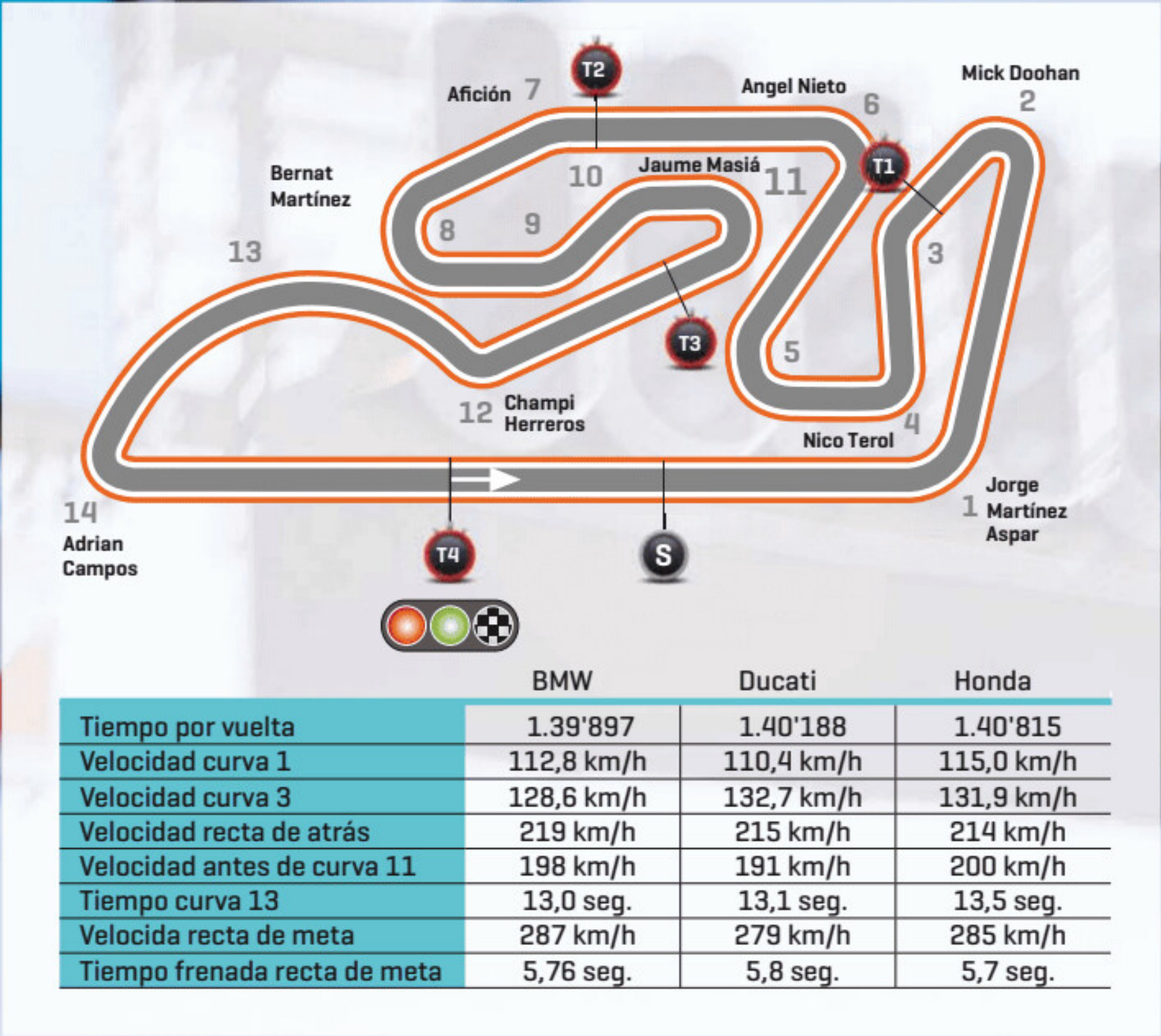
Banco de potencia

Prestaciones

ESTAS MOTOS CADA VEZ SUBEN MÁS EL NIVEL DE LA CATEGORÍA Y SON MUCHO MEJORES QUE LAS SBK DE HACE UNOS AÑOS

versión de la "triple R". Es la única que ya estuvo el año pasado y de la que teníamos referencia, así que desde el principio sabíamos que necesitaba un poco más del set up mecánico para ajustarla a este circuito. Así que después de probar sobre la base de la electrónica que teníamos decidimos alargar el amortiguador trasero 1 cm para ganar un poco más de agilidad, ya que la moto de serie, como hemos dicho en las anteriores pruebas, es muy baja. Así que es la más estable y la que menos tendencia tiene al wheelie pero también es la que requiere más esfuerzo físico para girar cuando vas al límite. Este año tuve la sensación de que no iba a ser capaz de rodar con ella en los tiempos del año pasado, también la pista estaba en peores condiciones, pero al final el segundo día, en la sesión cronometrada conseguí un tiempo muy parecido. Siempre me sorprende en Cheste porque parece que el motor no te saca con tanta garra de las curvas de velocidad media y tienes que meter primera en la curva dos, así que es una moto diferente a sus rivales. Pero su motor es brutal una vez llegas a las 10.000 rpm, desde ahí hasta el momento en el que se encienden todas las luces de aviso del cuadro para que cambies, la aceleración es estratosférica. Suerte que todas estas motos de casi 220 CV tienen esas luces de aviso en la instrumentación, porque si tuvieses que estar pendiente de las revoluciones acabarías en la grava... Y como es una moto sólida le puedes dar mucho gas y aprovechar la curiosa acción de sus cuerpos divididos, en los que las mariposas de los cilindros 1 y 2 se abren independientemente de las 3 y 4. Eso hace que su entrega sea más progresiva en el primer toque de gas y que se pueda regular con mucho detalle su freno motor electrónico.

El control de tracción de la Honda requiere cierta adaptación, porque usándolo en el 3, te mantiene sin mucho deslizamiento a la salida de las curvas lentas, como la 2 que se hace en primera, pero te da libertad en las curvas rápidas si se abres mucho, como en la 7 en cuarta a más de 160 km/h. Así que tienes que dosificar tú también el acelerador en esas condiciones de media inclinación y mucho gas. Por su parte el ABS mejoró mucho en su última evolución y ya no interfiere apenas. Además, el equipo de frenos con pinzas Brembo Stylema sigue siendo muy efectivo y en esta prueba demostró que tiene tacto y potencia aunque lo castigues. Y lo mismo se puede decir de las suspensiones Öhlins semiactivas en su versión 3.0, que en el modo circuito (A1) con un poco más de retención en frenada y aceleración, y más precarga delantera, han funcionado muy bien, haciendo a la CBR estable y predecible. En conjunto es una moto noble, aunque el motor sea tan explosivo en la parte alta, un poco más física pero también extremadamente rápida, como ha demostrado ganando el ESBK Campeonato de España de Superbike en 2024, donde se corre con una configuración bastante cercana a la moto de serie. **M**



Conclusión

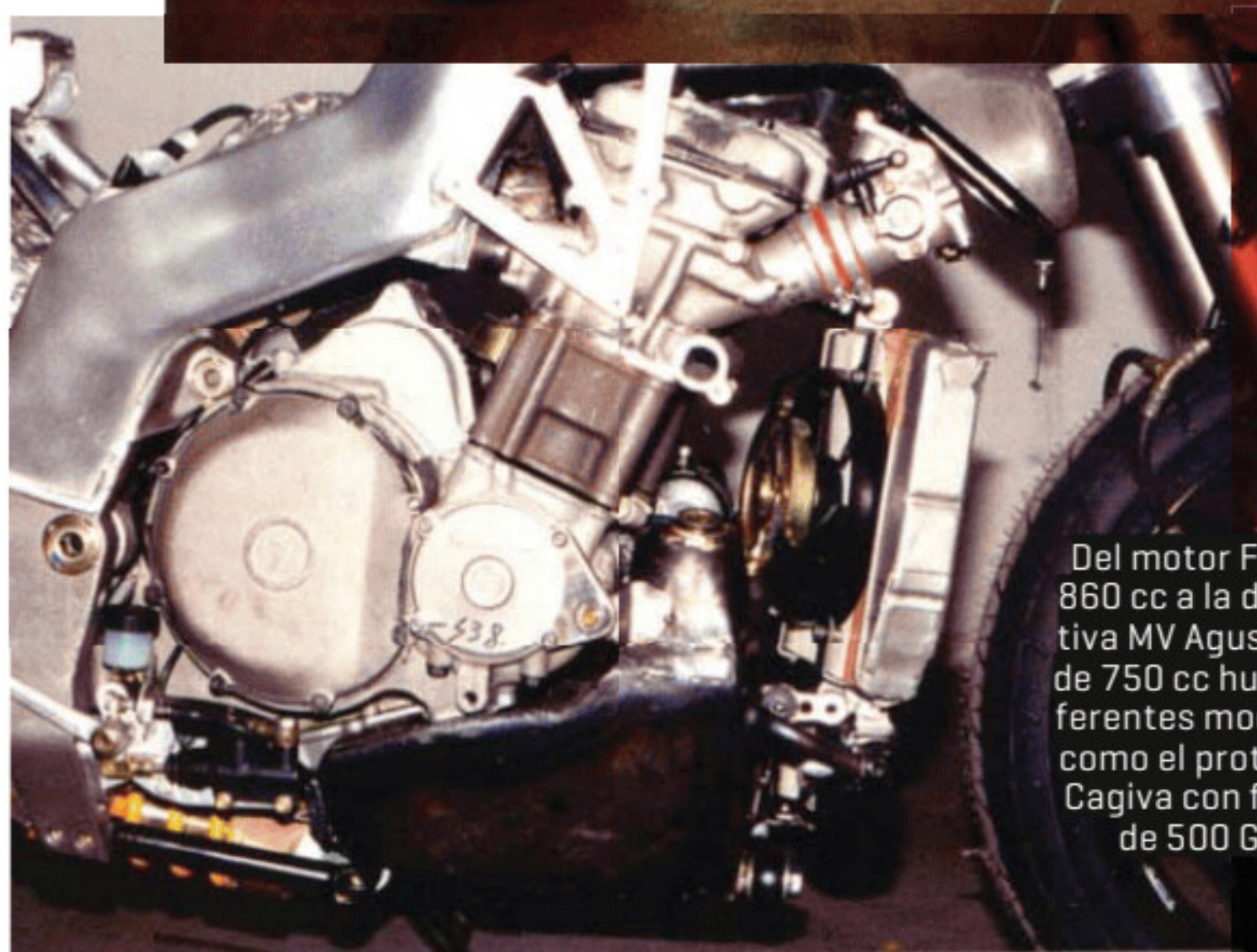
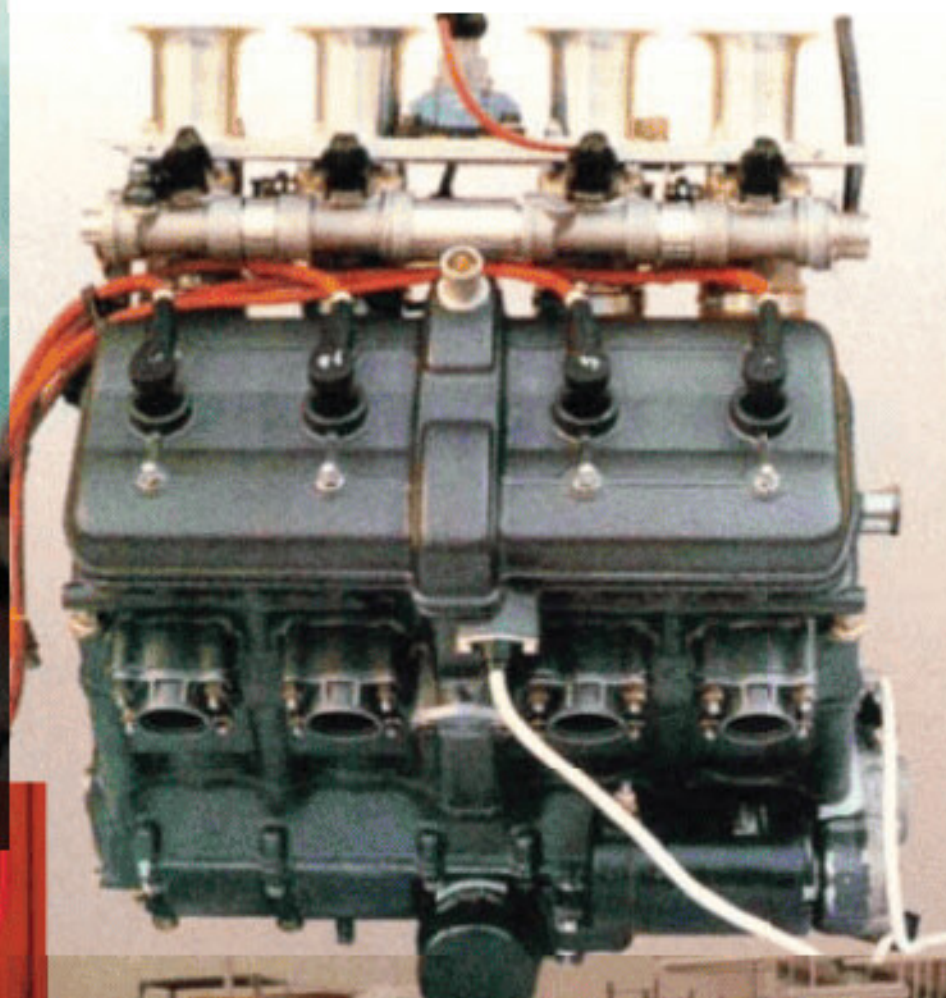
Hemos vuelto al Circuit Ricardo Tormo para medir el rendimiento de las Superbike. La prueba se hizo durante dos días fríos con 10 grados menos de temperatura de pista que el año pasado, y eso ha hecho que los tiempos sean alrededor de medio segundo más lentos. La BMW ha vuelto a ser la más rápida, con tiempo de 1'39"8, y comparando los datos de la "telemetría 2D" se ve cómo la aceleración a partir de tercera es superior y ahí es capaz de quitarle unas décimas a la Ducati. También ha mejorado con respecto a la M del año pasado en la larga aceleración del "curvone" por la mejor gestión electrónica y en la velocidad máxima en la recta (287 km/h) por la mayor potencia del motor. La Panigale V4 S ha dado un salto importante, marcando 1'40"1, casi un segundo con respecto al

tiempo de la versión anterior. Tiene un paso por curva muy alto y una aceleración excelente en los primeros metros a la salida de las curvas, tan solo ha cedido un poco en los últimos miles de rpm con respecto a los explosivos motores de cuatro cilindros en línea. La Honda se ha quedado este año en 1'40"8, un tiempo muy rápido para una moto de serie y con un desarrollo tan largo, aunque las sensaciones con el amortiguador alargado son mejores. Cede un poco de terreno en la curva 8 y en el cambio de dirección que hay después por su menor agilidad, pero recupera terreno por la gran velocidad al final de cada recta. Aunque transmiten sensaciones diferentes las tres están muy cerca frente al crono, y tal y como salen de la tienda son extremadamente rápidas en circuito.





La Ducati con el motor de Ferrari de 860 cc, en un chasis propio y bajo la carrocería de una Ducati 916, todavía un primer prototipo.

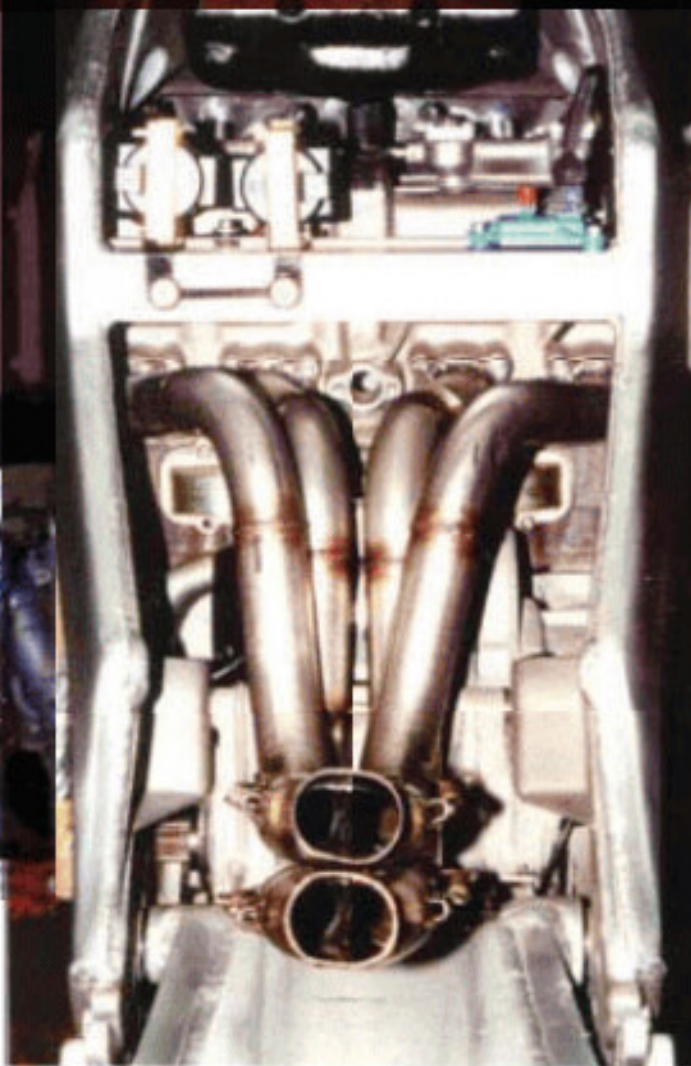
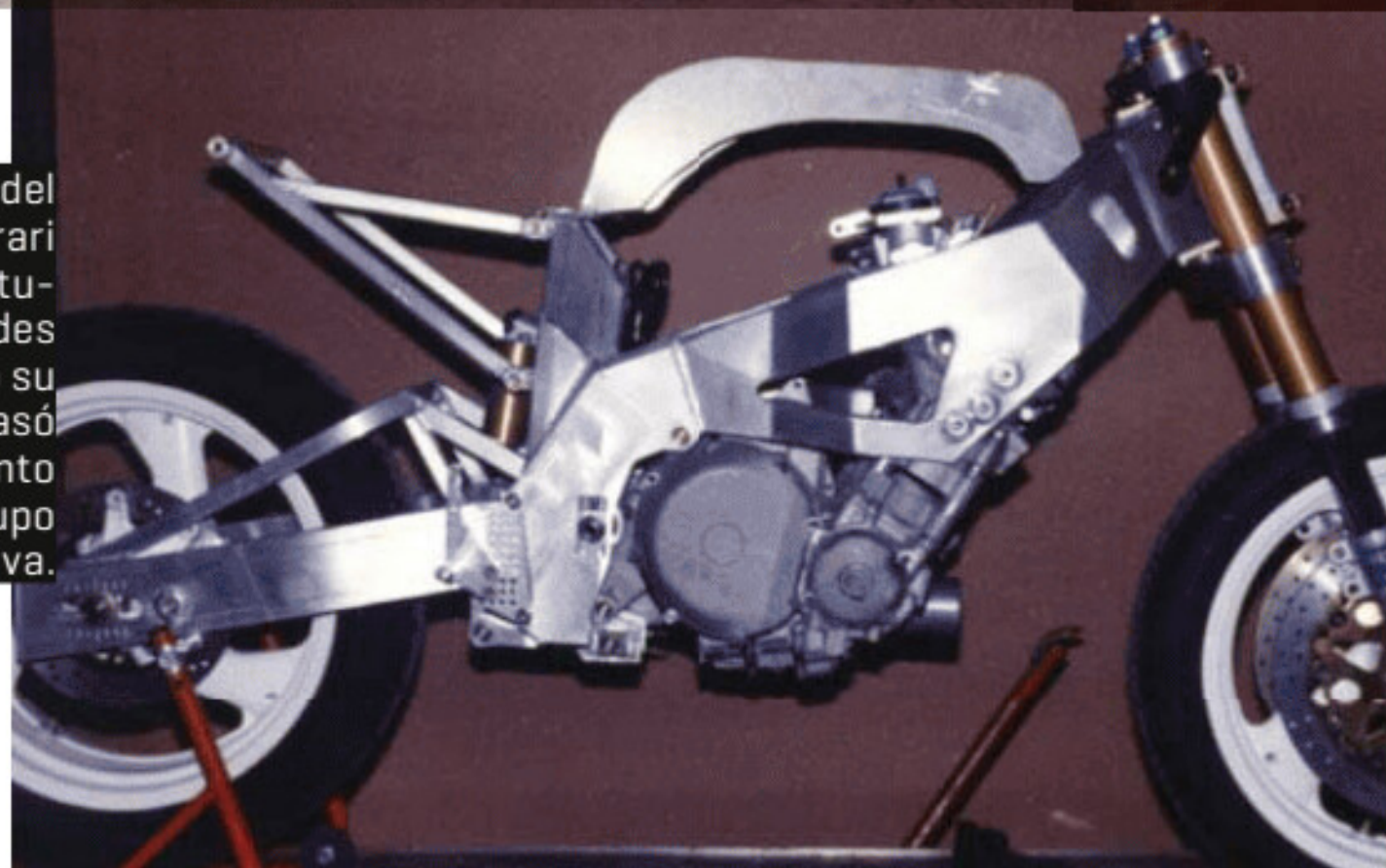


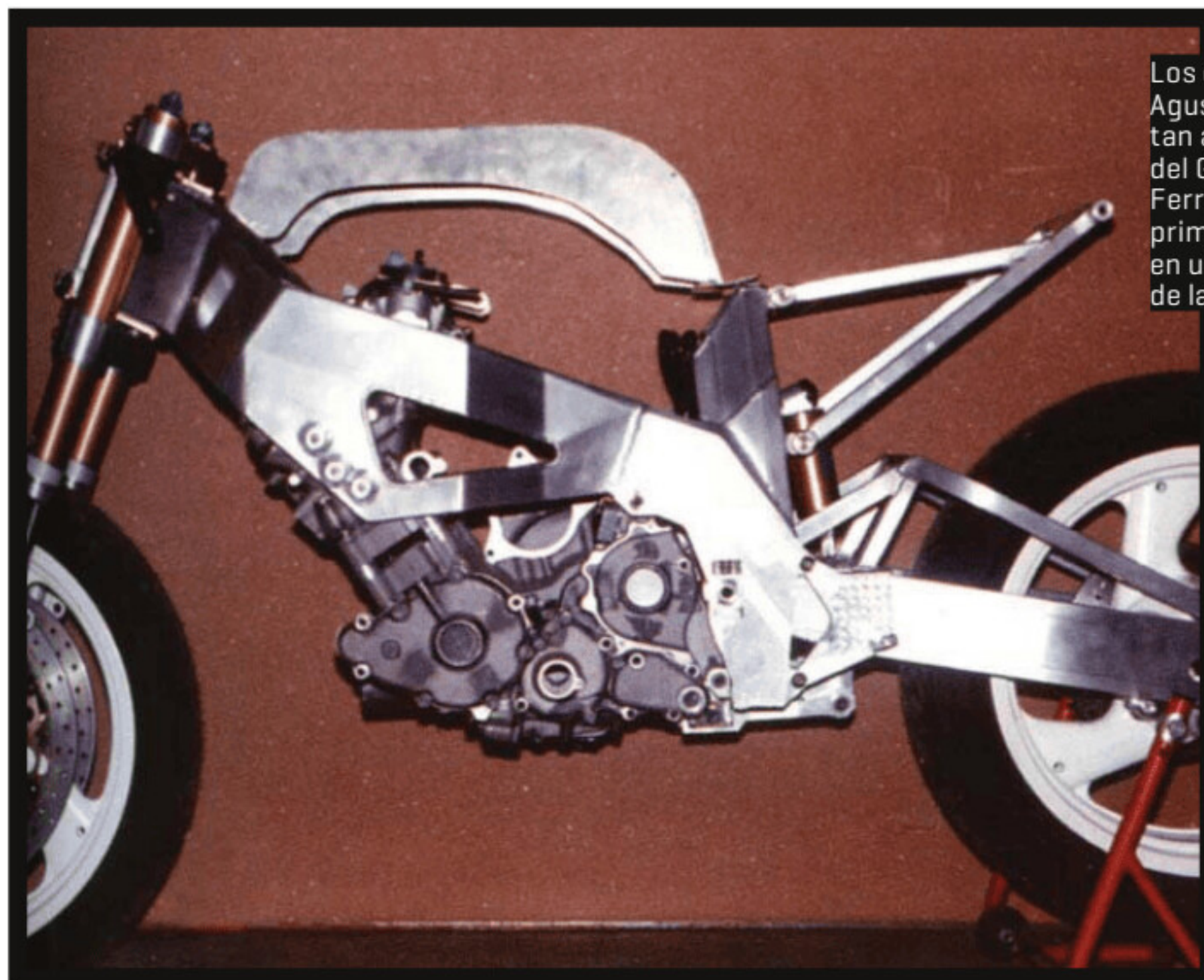
Del motor Ferrari 860 cc a la definitiva MV Agusta F4 de 750 cc hubo diferentes modelos, como el prototipo Cagiva con fibras de 500 GP.



Equipo de desarrollo del proyecto de Cagiva y Ferrari en sus primeros estados, con Taglioni y Bordini en ambos extremos.

La estructura del motor de Ferrari se mantuvo sin grandes cambios, pero su desarrollo pasó al departamento técnico del Grupo Cagiva.





Los orígenes de la MV Agusta F4 se remontan a la colaboración del Grupo Cagiva con Ferrari, que diseñó el primer motor, instalado en un chasis similar al de la Cagiva 500 GP.

LA HISTORIA DE LA MV AGUSTA F4 SERIE ORO

NACE UNA ESTRELLA

EL 15 DE SEPTIEMBRE DE 1997, LA MV AGUSTA F4 SE PRESENTÓ OFICIALMENTE AL PÚBLICO POR PRIMERA VEZ. LA «SERIE ORO», CON PIEZAS DE MAGNESIO EN EL BASTIDOR Y UN CÁRTER MOLDEADO EN ARENA, SE LANZÓ FINALMENTE AL MERCADO EN ABRIL DE 1999 A UN PRECIO DE SEIS MILLONES Y MEDIO DE PESETAS, UNOS 40.000 €.

TEXTO: DARIO BALLARDINI Y KLAUS NENNEWITZ.

FOTOS: BALLARDINI, NEGRONI, MV AGUSTA.

La primera MV Agusta de la era moderna adoptó simplemente el nombre «F», que era el resultado de la cooperación entre el imperio Castiglioni, que en ese momento incluía Ducati, Cagiva, Husqvarna y Moto Morini, y el proveedor de servicios de ingeniería Ferrari Engineering, que había desarrollado el primer motor de cuatro cilindros en línea para la moto deportiva del futuro a petición del padrone Claudio Castiglioni.

En los años 90, los prototipos rodaron por primera vez en los bancos de pruebas de Ducati en Borgo Panigale porque se había confiado el desarrollo del nuevo motor a esa empresa. Pero los motores en línea, peor aún si se trata de un cuatro cilindros diseñado por una empresa externa, nunca lo tuvieron fácil en el reino de los bicilíndricos en V de Fabio Taglioni. El motor de carreras de tres cilindros desarrollado por Ricardo Engineering en Inglaterra, por ejemplo, ya había desaparecido silenciosamente en 1972, tras unas primeras pruebas en banco poco satisfactorias.

El motor Yamaha 750, con cinco válvulas por cilindro, sirvió de referencia para el motor de cuatro cilindros. Para el nuevo proyecto, sin embargo, se decidió optar por cuatro válvulas por cilindro, dispuestas radialmente por consejo de Ferrari y a petición personal de Castiglioni. Por lo demás, el motor era muy convencional y carecía de características realmente innovadoras. Durante dos años, los prototipos permanecieron bajo el banco de trabajo sin ser examinados y nunca habían rodado en un

banco de pruebas de Ducati hasta que el técnico Luciano Negrone llegó de Moto Morini a principios de los '90 y se hizo cargo del departamento de pruebas y desarrollo de motores y motos de producción.

Anteriormente, el cuatro cilindros ya había rodado en Ferrari, y para la primera prueba en Ducati, las instrucciones eran estrictas: rodaje durante dos horas hasta un máximo de 5.000 rpm, luego comprobación de la sincronización y, sólo después de consultar, otras dos horas hasta 6.000 rpm. El embrague, que traqueteaba, no debía tocarse, y el trabajo continuó con dificultad y en pasos muy pequeños, hasta alcanzar el régimen máximo de 14.000 rpm, aún quedaba mucho camino por recorrer.

Finalmente, el impaciente Castiglioni dio carta blanca a Negrone en el banco de pruebas para desarrollarlo de forma independiente, utilizando ciclos de banco de potencia como los que Porsche habría utilizado para el proyecto V-Rod de Harley-Davidson. Debido al coste atterradoramente elevado de las piezas en Ferrari, Negrone pronto empezó a fabricar piezas de recam-

EL DESARROLLO DE LA MV AGUSTA F4 FUE LARGO Y REQUIRIÓ DE VARIAS ETAPAS

bio en su propio taller o de proveedores conocidos. Las pruebas iniciales del motor de 750 cc fueron decepcionantes, ya que el rendimiento estaba muy por debajo de las expectativas. Se diseñaron árboles de levas con nuevos perfiles, y se revisaron los tiempos de distribución de las válvulas. Gracias a esta actualización, la potencia del motor alcanzó rápidamente picos de unos 100 CV. El desarrollo de la F4 y del motor Ducati 851 prosiguió en paralelo hasta que, unos meses más tarde, el rendimiento del cuatro cilindros se acercaba cada vez más al 851.

SIN ACUERDO

Los veteranos técnicos, dirigidos por Massimo Bordini, no tardaron en mostrar su disconformidad con el motor de cuatro cilindros y hubo que detener el proyecto, pero tras algún tiempo e interminables discusiones entre Bologna y Varese, donde se encontraba la sede de Cagiva, se relanzó como una variante con 860 cc. Sin embargo, Bordini consiguió dar la vuelta a la culata para aplicar un concepto innovador con una toma de aire dinámica en la parte delantera. Se esperaba que la salida de escape en la parte trasera permitiera una entrepierna más estrecha que en las máquinas japonesas de cuatro cilindros. Por otro lado, la sección delantera alrededor del tubo de dirección se hizo mucho más voluminosa.

En sólo seis semanas, el taller interno de Ducati había completado el motor con una carrera más larga y una culata al revés. Bajo el radar de la dirección, el desarrollo de la variante convencional de 750 cc continuó en paralelo, montando entretanto el motor en un chasis que había tomado piezas de la Cagiva 500 cc de GP. El propio Negroni conducía la moto de casa al trabajo todos los días entre Imola y Bologna, y era inevitable que los editores de la revista Motosprint, que también vivían en Imola, se toparan con el extravagante prototipo en la carretera. En una mañana como cualquier otra, un fotógrafo estaba al acecho en el semáforo de Castel San Pietro, el otro en la entrada de la tangenziale que lleva de San Lazzaro a Borgo Panigale. El descubrimiento se publicó por primera vez en 1993. Al mismo tiempo, apareció una foto del motor ultrasecreto en un folleto distribuido en la sala de prensa del circuito de Mugello, que era propiedad de Ferrari, que ilustraba las actividades de Ferrari Engineering. Mostraba claramente un motor de moto, aunque sin explicaciones, pero como Ferrari nunca había fabricado nada parecido, era fácil hacerse una idea.

Tras ocho meses de desarrollo, el motor 860 cc habría alcanzado una potencia discreta con la admisión en la parte delantera y se empezó a trabajar en la construcción de un chasis especial cuyos perfiles de bastidor entre la pipa de dirección y el soporte del basculante no eran rectos, sino en forma de S, para crear espacio para el alojamiento del filtro de aire. Debido a la inusual forma de



El prototipo de la Cagiva F4, aún mantenía un chasis de doble viga de aluminio, que a la larga fue sustituido por la ya clásica estructura mixta de tubos y placas de aluminio.



El chasis de aluminio de doble viga de los primeros modelos era realmente monolítico en toda su sección.



su carenado con una toma de aire central, prestada por la 916 que acababa de entrar en la producción en serie, el prototipo recibió el apodo de «pez martillo». El prototipo de la 860 tenía lubricación por cárter seco, y cuando se iban a pedir las herramientas de preproducción para el cuatro cilindros,

EL PROTOTIPO ORIGINAL ERA UNA CAGIVA, NO LA PRIMERA MV AGUSTA DEL GRUPO

hubo problemas con el accionamiento del alternador, que el departamento técnico de Ducati tuvo que modificar. Pero el motor, llamado «guitarra» por la inusual forma de la tapa del embrague, no gustó nada al jefe Castiglioni. Tras una visita a Bologna para interesarse por el desarrollo, ordenó que todo el proyecto se trasladara a Cagiva en Varese, donde se incorporó al departamento de carreras a finales de 1994. Mientras tanto, el proyecto ya era viejo y obsoleto y habían pasado unos diez años entre el acuerdo de Ferrari Engineering y Ducati. Mientras, la gente de Cagiva seguía ocupada con la 500 GP, pero se anunció que pronto se interrumpirían las actividades relacionadas con los Grandes Premios para poner en marcha un nuevo plan estratégico para el futuro de la empresa. Este plan incluía el relanzamiento de la prestigiosa marca MV Agusta, que Castiglioni había comprado a Riccardo 'Rocky'



Resulta difícil distinguir la Cagiva F4 de la 500 de carreras, con un chasis similar y una carrocería calcada en todos sus detalles. El tubo de escape es uno de los pocos detalles que la delatan.



No hay duda que la carrocería de la Cagiva estaba inspirada en la de las motos de carreras de 500 cc, incluso en las tomas de aire frontales.

Agusta, también bajo la presión de Massimo Tamburini. Pero en realidad, Castiglioni llevaba mucho tiempo dándole vueltas a la idea de una moto exclusiva, razón por la cual también había encargado a Ferrari la construcción del motor de cuatro cilindros.

GOLPE DE MANO

Sólo llegaron a Varese unos pocos motores y piezas de recambio, casi todos de segunda mano y pocos nuevos y utilizables. En total, había dos motores completos de Ferrari Engineering, en torno a los cuales se habían construido dos motos para las primeras pruebas de Ducati, así como piezas para una tercera. El motor de una de las motos se puso en el banco de pruebas, mientras el otro se montó en un chasis de 500 GP actualizado y siguió rodando en pruebas.

Castiglioni sólo quería lo mejor para este nuevo proyecto, y en aquel momento

eso era Massimo Tamburini y su empresa CRC, el Centro de Investigación Cagiva de San Marino. Se le confió el desarrollo de la moto e inmediatamente influyó en el nuevo diseño del motor, que ahora estaba en manos de Ricardo Rosa, que anteriormente había dirigido el equipo de 500 cc GP de Cagiva. Se mantuvieron algunas de las características del primer proyecto, como los pistones y la culata con válvulas radiales. La cilindrada se redujo a 750 cc, porque en ese momento es probable que todavía hubiera planes para entrar en el Campeonato del Mundo de Superbike y Tamburini dio el impulso para que el nuevo motor fuera lo más pequeño posible, porque alrededor del modelo anterior «no se podía construir una moto». Además, el motor debía tener el mismo aspecto en ambos lados, por lo que la cadena de distribución para el accionamiento del árbol de levas se desplazó a una posición central, entre los cilindros dos y tres. El motor antiguo, reducido a 750 cc, funcionó en el banco de pruebas de motores de GP mientras se desarrollaba el nuevo diseño. Los cambios técnicos incluían el paso de la lubricación por cárter seco a la lubricación por cárter húmedo, y el flujo de aire en la culata volvía a ser convencional desde la parte trasera a la delantera.

Para las pruebas en pista, se adaptó el chasis de aluminio de la moto de carreras C 594 de John Kocinski. La primera salida tuvo lugar el 4 de agosto de 1995 en el circuito de Mugello, con el jefe de pruebas Fabrizio Latini. El circuito se había alquilado para que los periodistas pudieran probar la 500 GP. Mientras tanto, el prototipo F 4 750 se encontraba en el pit lane con el tubo de escape pegado a la pared, con el mismo aspecto que la 500.

No todos en Cagiva estaban de acuerdo con la prueba, y la autorización no llegó hasta la tarde. Cuando se arrancó el motor, todos se quedaron muy sorprendidos. Latini estaba bastante contento con la moto, al igual que el piloto Pierfrancesco Chili. Bien con el chasis, pero no con el motor, como explicó Chili: «No había par abajo,

la potencia estaba toda arriba y llegaba de repente. El chasis no iba mal, pero para ajustarlo necesitas un motor que empuje en el momento justo. Yo diría que la moto... todavía no era una moto, sólo di unas vueltas, no habría tenido sentido continuar en esta fase de desarrollo».

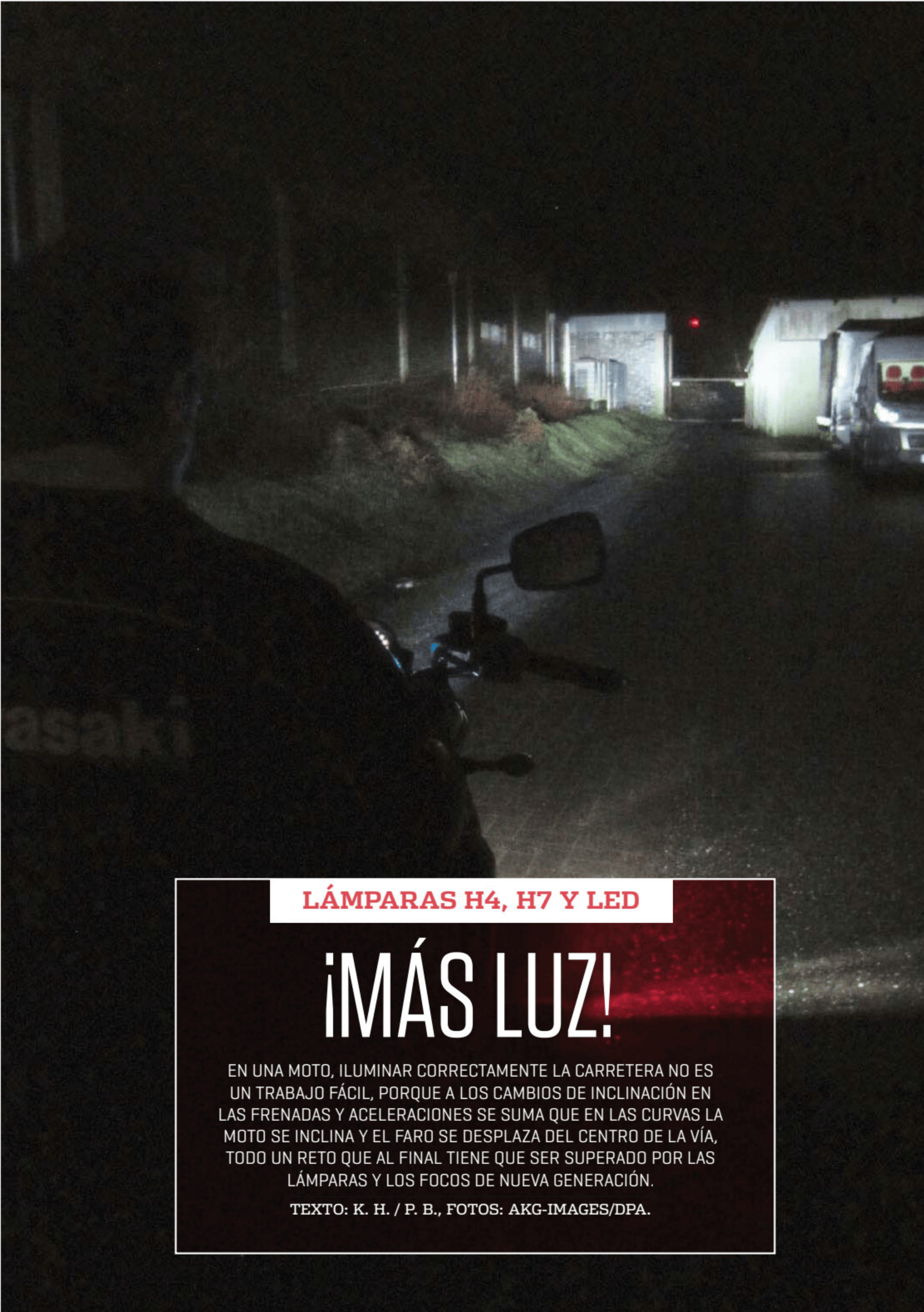
Mientras tanto, se creaban las piezas para el nuevo motor, pero el desarrollo no avanzaba tan rápido como Castiglioni hubiera deseado, por lo que el departamento de carreras se hizo cargo por completo a partir de finales de 1995. En la búsqueda de la potencia del motor, se modificaron las válvulas y los conductos con el fin de alcanzar el objetivo de 120 CV para la moto de serie. El motor estaba ya casi terminado cuando Massimo Tamburini hizo rediseñar toda la zona de la tapa del embrague. Impuso sus propias exigencias estéticas, dando como resultado una moto excepcional para su época.

LA F 4 VE LA LUZ

Giacomo Agostini y Phil Read estuvieron presentes en la presentación de la primera F4 de producción el 23 de abril de 1999. Se llamaba «Serie Oro» y se fabricó en pequeñas series con detalles muy finos. Se trataba de una versión superexclusiva, una de las cuales fue entregada al Rey Juan Carlos I.

En 2000, llegó la primera F4 S de «gran serie» con el cárter de aluminio fundido a presión, seguida del desarrollo de diversas variantes de 750 cc hasta 2004, cuando llegaron las primeras 1000.

Angelo Merlini, responsable del desarrollo de motores, resume el proyecto: «Cuando presentamos la "Serie Oro", la empresa atravesaba una crisis terrible. Nosotros, los técnicos como Mascheroni, Goggi, Silvano y yo mismo, lo dimos todo para seguir adelante, a veces sin nada. ¡Este motor realmente lleva nuestra sangre! Pero el hecho de que la moto tuviera tan buena acogida fue una satisfacción especial para nosotros. Al fin y al cabo, también habíamos conseguido la potencia de motor requerida de 120 CV, que en aquel momento era bastante buena». **M**



LÁMPARAS H4, H7 Y LED

¡MÁS LUZ!

EN UNA MOTO, ILUMINAR CORRECTAMENTE LA CARRETERA NO ES UN TRABAJO FÁCIL, PORQUE A LOS CAMBIOS DE INCLINACIÓN EN LAS FRENADAS Y ACELERACIONES SE SUMA QUE EN LAS CURVAS LA MOTO SE INCLINA Y EL FARO SE DESPLAZA DEL CENTRO DE LA VÍA, TODO UN RETO QUE AL FINAL TIENE QUE SER SUPERADO POR LAS LÁMPARAS Y LOS FOCOS DE NUEVA GENERACIÓN.

TEXTO: K. H. / P. B., FOTOS: AKG-IMAGES/DPA.

La tecnología de iluminación de las motos va siempre a remolque de la de los automóviles, pero además resulta más complicada por razones técnicas, básicamente por la inclinación de la moto en las curvas, que sólo es un problema excepcional en los vehículos de cuatro ruedas. Es cierto que no es lo habitual en nuestro sector recorrer largas distancias de noche, pero disponer de un buen halo de luz que sirva para algo más que otros vehículos te vean, es algo que se agradece sobremanera en determinadas ocasiones. Aunque en las motos cada vez más la tecnología LED se está integrando, todavía la mayoría siguen utilizando bombillas halógenas H4 de doble filamento o las bombillas H7 de filamento único, que se suelen montar en parejas. En el caso de las bombillas H4, instaladas desde principios de la década de los '70, teóricamente se recomienda su sustitución tras una media de 500 horas de uso. Las H7, supuestamente más modernas y habituales desde los '90, duran hasta 1.200 horas. Estas horas, que son teóricas, se aplican a las bombillas estándar, pero en el mercado suelen anunciarse modelos con las coletillas "Longlife" o "Heavy Duty", que también se instalan a veces como equipo original. En este tipo de lámparas se amplía la vida útil, normalmente por el empleo de un filamento más grueso y/o más largo. Como se calienta menos, también es menos brillante, pero su uso en el equipamiento original evita al fabricante tener que pelearse con garantías por su fallo temprano. Hay otros modelos en los que el apellido comienza con "Giga", "Power", "Ultra" o "Racing" y, posiblemente también "Plus algo". En este caso, lo habitual es que se cuente con un filamento más compacto, más caliente y, por lo tanto, más brillante, pero que presumiblemente no aguantará tanto tiempo como las "Longlife" de luz más oscura. Los modelos superbrillantes de este tipo pueden fundirse en menos de 300 horas. Por lo tanto, la decisión de compra debe depender de los hábitos de uso, porque si usas a moto los fines de semana y de día, una lámpara de tipo "Longlife" te tendrá plenamente satisfecho, pero si tienes que desplazarte de madrugada o de noche, o si viajas mucho es probable que prefieras una Ultra más potente.

En cualquier caso, la calidad real de la luz no depende sólo de la bombilla. La lámpara solo proporciona luz, pero tiene que ser proyectada sobre la carretera por la pantalla reflectora, y de ella dependen aproximadamente tres cuartas partes del rendimiento lumínico. Aunque

tengas una bombilla estupenda, si cuentas con faro malo no tendrás una buena luz. En cambio, una lámpara mediocre en un reflector grande y bien diseñado puede proyectar una luz bastante aceptable en la carretera. Hay otros factores que influyen en el rendimiento lumínico de una bombilla incandescente, la principal, la calidad de fabricación. Una bombilla H4 consta de unos 20 componentes, y si no se montan con exactitud y no tienen entre ellos la adecuada geometría, el resultado es en el sentido más literal de la palabra, "oscuridad". Los dos grandes fabricantes de lámparas son Philips y Osram, hasta hace poco General Electric también, pero ya no produce. Ambos tienen un gran control de calidad en su producción, que garantiza una alta y constante calidad. Bosch ya no produce bombillas para vehículos, pero adquiere sus productos a fabricantes de marcas reconocidas, y por lo tanto también juega en la liga superior. Sin embargo, de algunos proveedores sin nombre, generalmente de Extremo Oriente, no se puede ni se debe estar tan seguro. A menudo se trabaja con



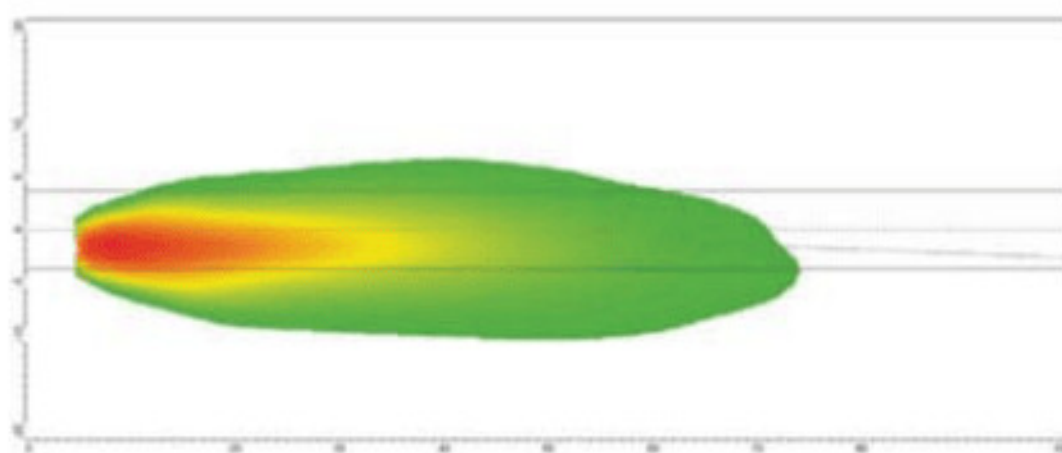
nombres muy floridos y altisonantes, pero son técnicamente deficientes. Por ejemplo, el "efecto xenón", en el que realmente se cuenta simplemente con un revestimiento azulado del bulbo de vidrio, y que es un puro espectáculo, que, en el peor de los casos, sólo absorbe luz. La técnica de emplear internamente en la lámpara gas Xenón, que arrasaba hace unos años ha sido sustituida por la tecnología LED. Y también en este caso, los vendedores online de productos baratos participan con productos de mala calidad.

Hay también "kits", que permiten cambiar las lámparas de filamento a tipo LED. La construcción de un conjunto de postventa de este tipo es delicada, ya que hay que reproducir la fuente de luz que es casi puntual, como la del filamento de una bombilla halógena, por unos diodos emisores de luz. Además, hay que instalar en el cuerpo de la bombilla un ventilador y su electrónica de disipación de calor. Inicialmente eran conjuntos algo aparatosos que no se podían instalar sin problemas en todos los faros, pero los modelos nuevos son más compactos, lo que ha ampliado enormemente la gama de modelos para los que están homologados. Aquí, de nuevo, son Philips y Osram quienes llevan la voz cantante en cuanto a calidad.

Para la realización del informe se ha contado con dos motos, por una parte una Kawasaki Vulcan S, que emplea lámparas H4, y por otra una BMW R 1250 GS, que tiene H7. Los faros se han fijado en un goniómetro, se han alimentado con una tensión de 13,2 V, y se ha realizado una prueba de diez minutos en la que el goniómetro giraba el faro 45° grados hacia la izquierda y hacia la derecha en 63 líneas de altura. La luz incidía en una célula fotoeléctrica situada a 25 metros de distancia. Por cada bombilla, el ordenador registra 21.600 valores de medición, a partir de los cuales se calcula la distribución de la luz en la carretera. Su representación son los "dedos de luz" a vista de pájaro. Su borde exterior es el límite de tres lux, que es hasta el que los objetos son reconocibles. Los valores de medición encuentran a 50 y 75 metros por delante de la moto (50R, 50V, 75R). **M**

**LA CALIDAD DE NUESTRA ILUMINACIÓN NO
DEPENDE EXCLUSIVAMENTE DE LA BOMBILLA: LA
PANTALLA DEFLECTORA ES MUY IMPORTANTE**

LÁMPARAS H4

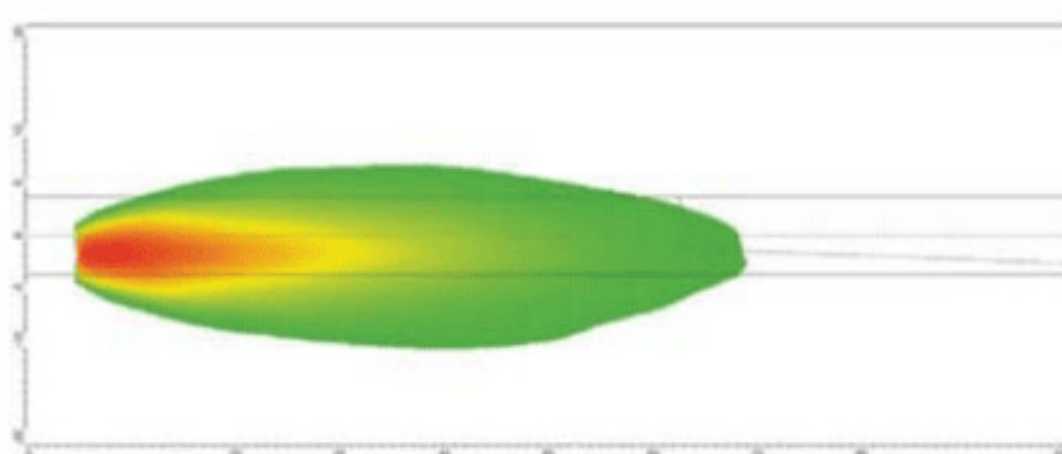


BOSCH GIGALIGHT +200

Pack doble 28 euros.

Luz brillante y blanca, haz de luz homogéneo con una geometría perfecta. Una de las mejores bombillas halógenas del mercado. Vida útil de aproximadamente 300 horas, como en todas las bombillas de alto rendimiento +200%.

MUY BUENA

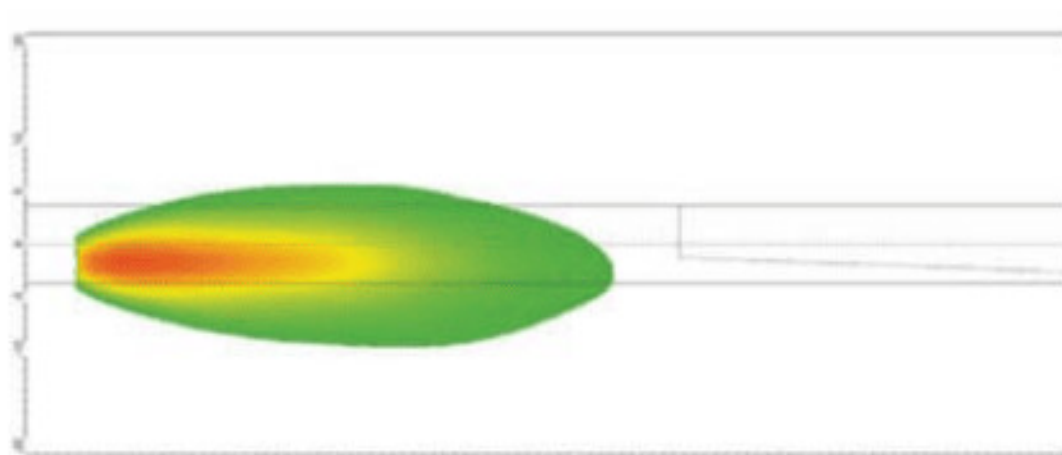


BOSCH LONGLIFE DAYTIME

Pack doble 14 euros.

Un representante típico de las buenas bombillas de larga duración. Menos brillante que una lámpara estándar Bosch, pero dura más. La distribución de la luz es uniforme y buena, la geometría encaja perfectamente. La luz es algo amarillenta y no llega muy lejos. Estándar, sin más.

BUENA



EUFAB

Paquete individual (con lámparas y fusibles adicionales) 4,50 euros.

Como repuesto para emergencias, una caja así puede ser práctica, pero la lámpara H4 no ilumina lejos, además lo hace con una luz amarillenta y deslumbra notablemente. Esto se debe a una geometría defectuosa que no se puede corregir con el ajuste.

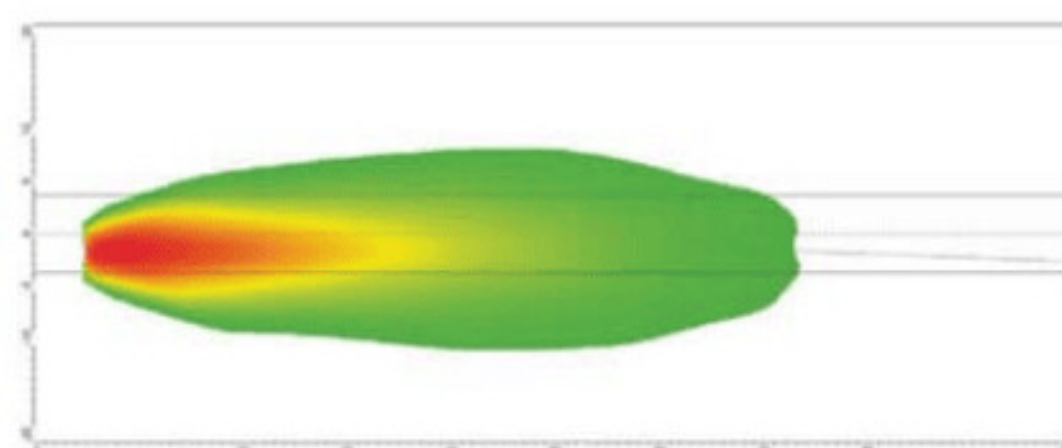
DEFICIENTE

NEOLUX +150

Paquete doble 5,50 euros.

Buena geometría, haz de luz uniforme, luz amarillenta, pero brillante y blanca en el centro. Una buena lámpara a precio económico. La calidad y el rendimiento del producto son correctos, pero no alcanzan a los productos de las marcas punteras.

BUENA

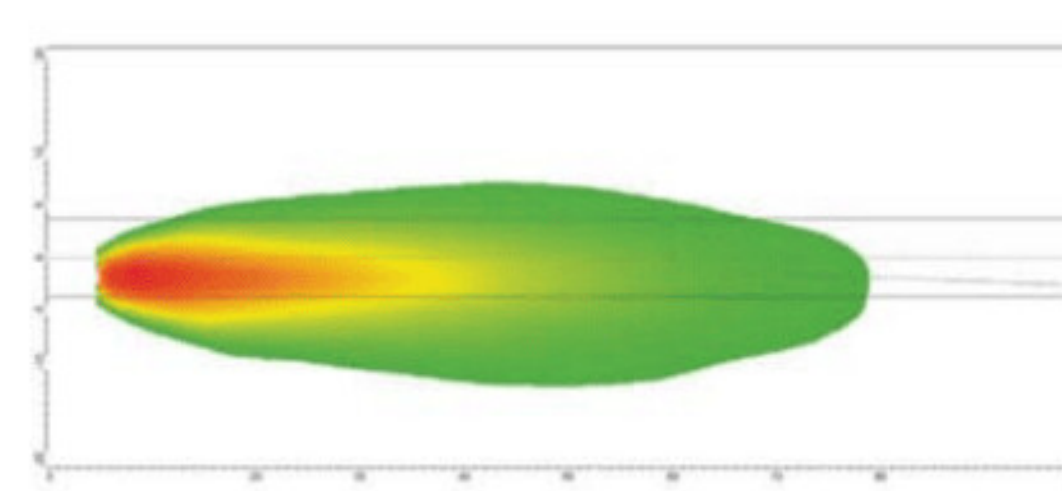


OSRAM NIGHT BREAKER 220

Paquete doble 24 euros.

Muy brillante y uniforme, luz blanca debido al recubrimiento azul en algunas zonas del bulbo de la lámpara, diámetro pequeño del bulbo; de largo alcance, haz de luz ancho, en funcionamiento real apenas se distingue de otras lámparas de alta gama.

MUY BUENA

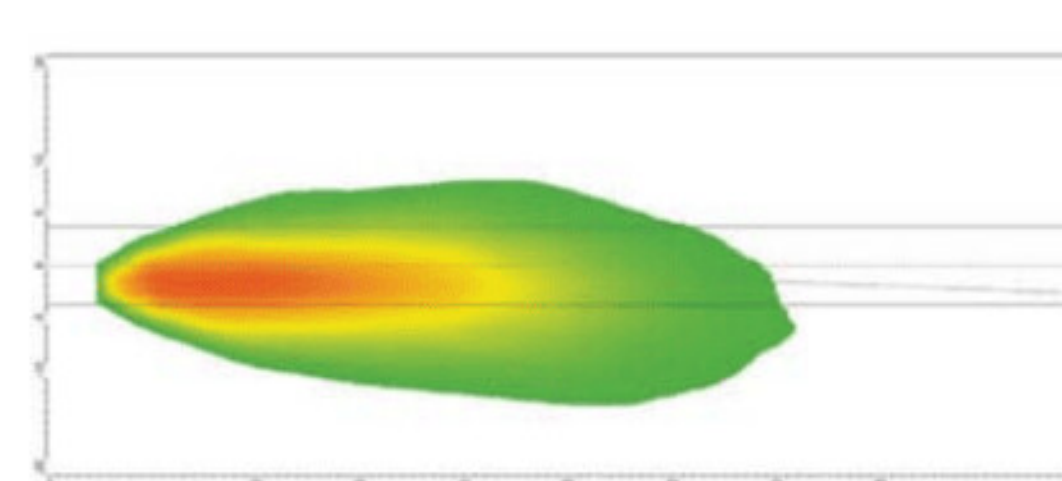


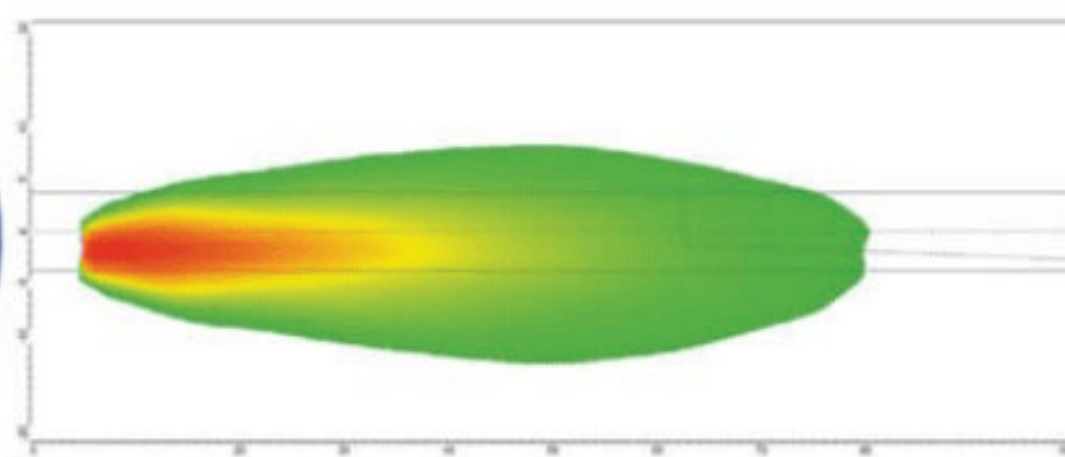
OSRAM NIGHT BREAKER LED SMART

Paquete doble 115 euros. Paquete individual para moto 76 euros.

Junto con la LED de Philips, es la otra sobresaliente. Las diferencias son mínimas y en carretera normalmente no se perciben. Muy blanca y brillante, geometría e iluminación perfectas, vida útil de hasta 3.000 horas, relativamente compacta.

MUY BUENA



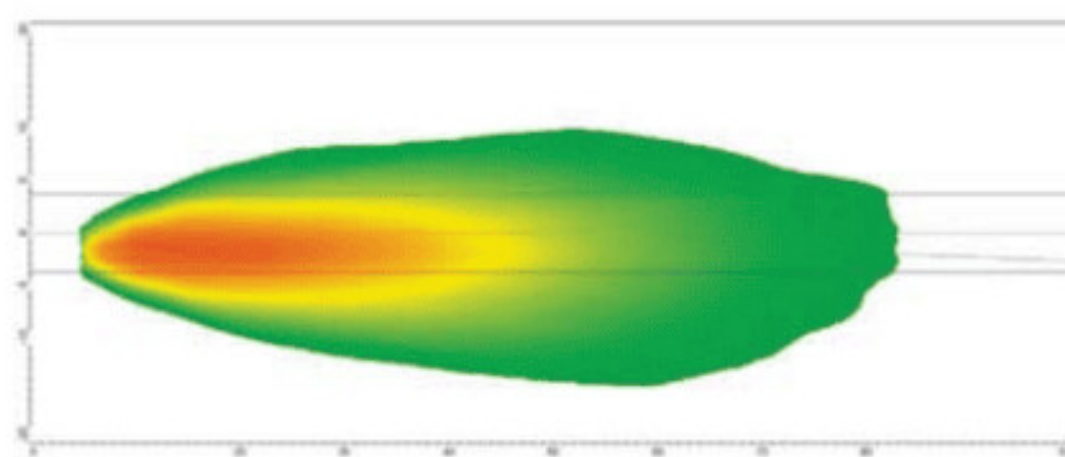


PHILIPS RACING VISION GT 200

Paquete doble 21 euros.

Ninguna lámpara halógena H4 en la prueba ilumina más lejos y con mayor brillo. Las diferencias con la Night Breaker de Osram son medibles, pero apenas perceptibles en carretera. Distribución de luz limpia y uniforme, pero vida útil reducida debido a su diseño.

MUY BUENA

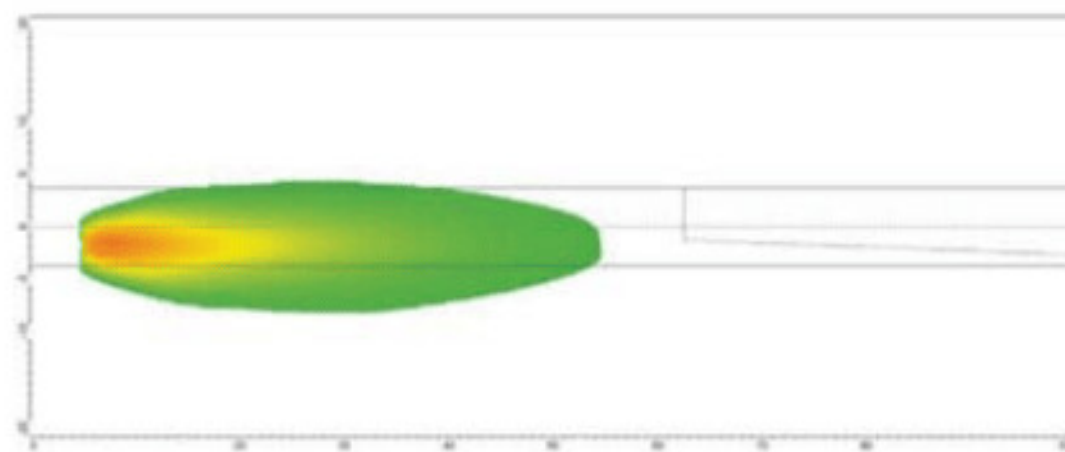


PHILIPS ULTINON PRO 6000 LED GEN2

Paquete doble 115 euros, paquete individual para moto 65 euros.

Número uno de la prueba H4. Tiene los mejores valores en todas las categorías. La Philips ilumina de forma muy brillante y blanca, ofrece una iluminación sobresaliente y proporciona un límite claro entre luz y oscuridad. Se estima una vida útil de hasta 3.000 horas.

MUY BUENA



SUPERWHITE HALOGEN BULB ULTIMATE BLUE

Paquete doble 9,50 euros.

Debido al recubrimiento muy azul, se pierde mucha luz. Corto alcance, haz de luz estrecho, luz uniforme, blanca, pero muy turbia. En el tráfico urbano esto podría ser suficiente en ciertas circunstancias, pero en carretera en absoluto.

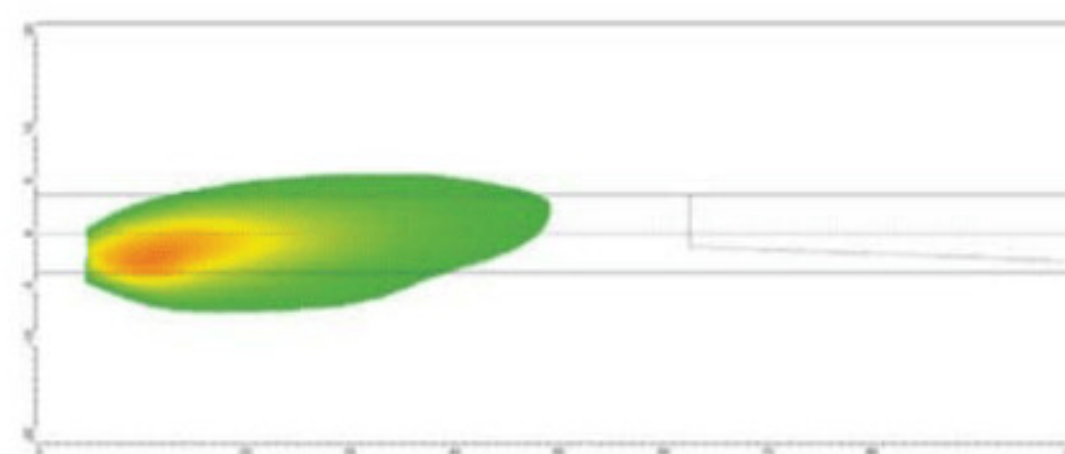
DEFICIENTE

TXVSO8 LED HEADLIGHT

Paquete doble 27 euros.

Esta es una de las típicas LED chinas que se ofrecen baratas en Internet sin homologación ABG. La luz es blanca, pero poco brillante, no hay límite entre luz y oscuridad, el haz de luz es ancho y difuso, alcance muy corto. La peor lámpara H4 de la prueba.

DEFICIENTE



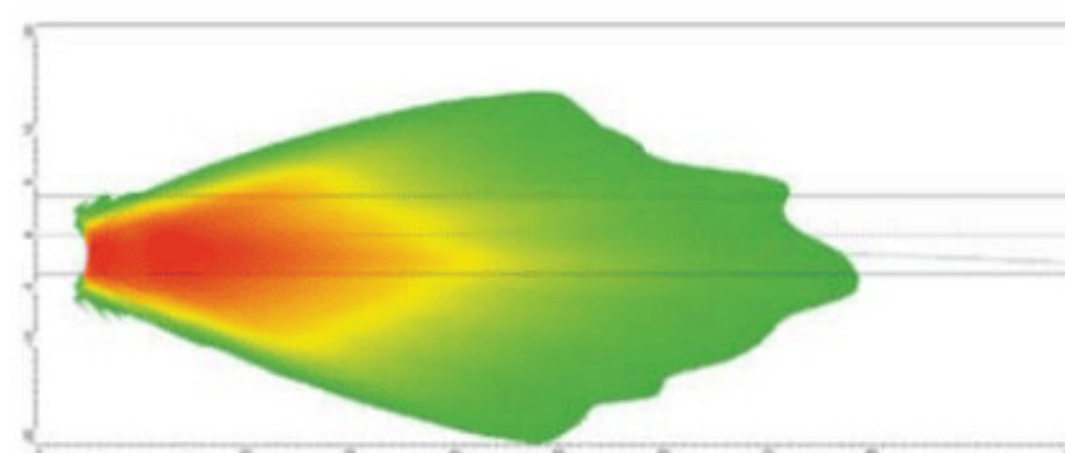
LÁMPARAS H7

BOSCH GIGALIGHT +200

Pack doble 23 euros.

Una representante típica de las bombillas tope de gama brillantes de un fabricante de renombre. La alta calidad se debe a una muy buena distribución de la luz, una geometría correcta y un gran alcance. La Bosch Gigalight +200 se cuenta entre las mejores bombillas halógenas, y a un precio justo.

MUY BUENA

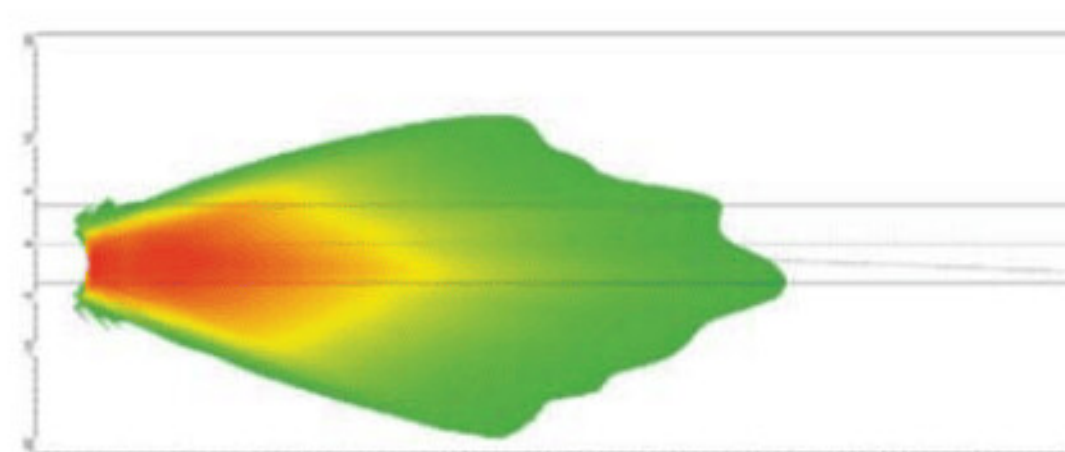


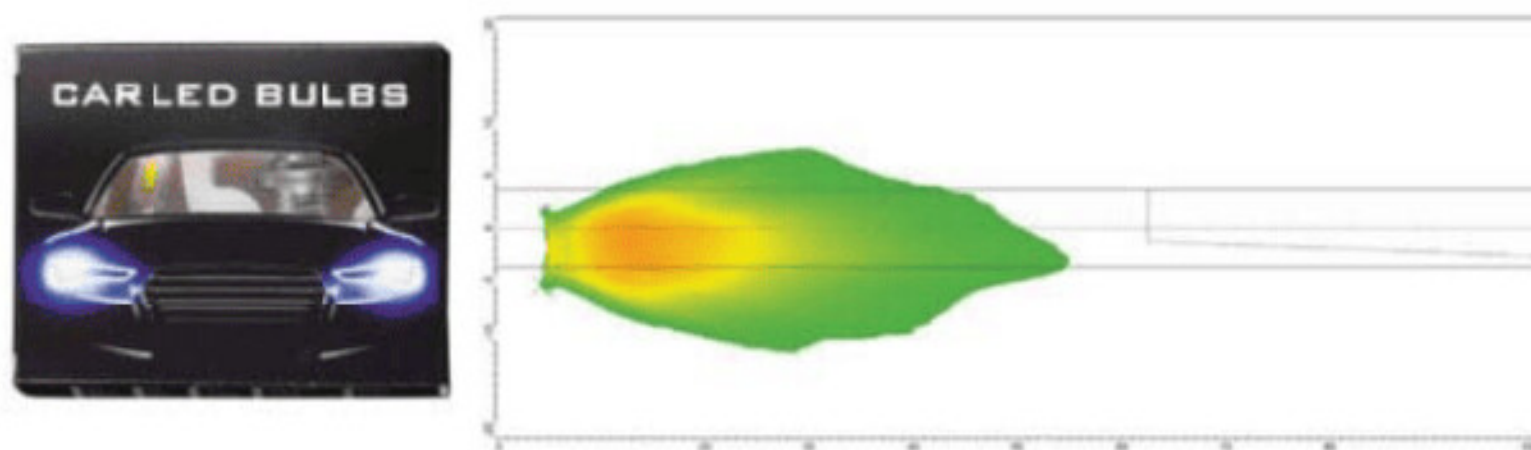
BOSCH PURE LIGHT

Pack doble 6,70 euros.

Así es una bombilla estándar buena y muy económica con calidad de equipo original. Luz amarillenta, geometría y distribución de la luz limpias, pero no especialmente brillante. Producto medio económico, suficiente para todos aquellos que no buscan explícitamente una luz más brillante.

BUENA



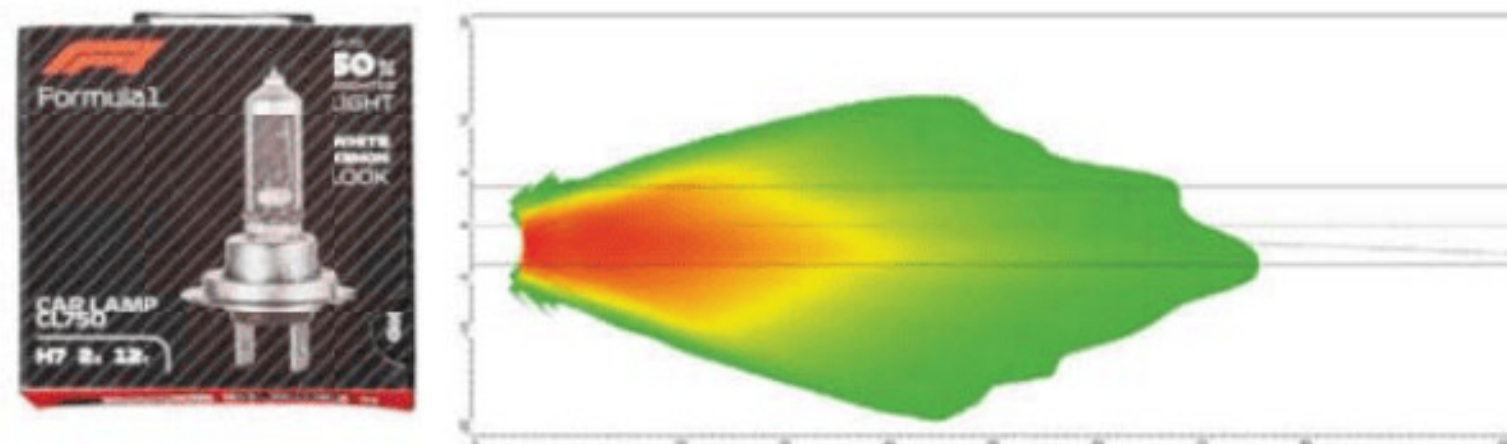


CAR LED

Pack doble 17 euros.

Calidad pésima, la bombilla con diferencia más mala en la prueba de H7. Luz difusa, brillante como mucho puntualmente, por lo demás más bien oscura. Sin línea de corte clara, geometría deficiente, llamativamente barata e ilegal. ¡Ni te acerques a ella!

INSUFICIENTE

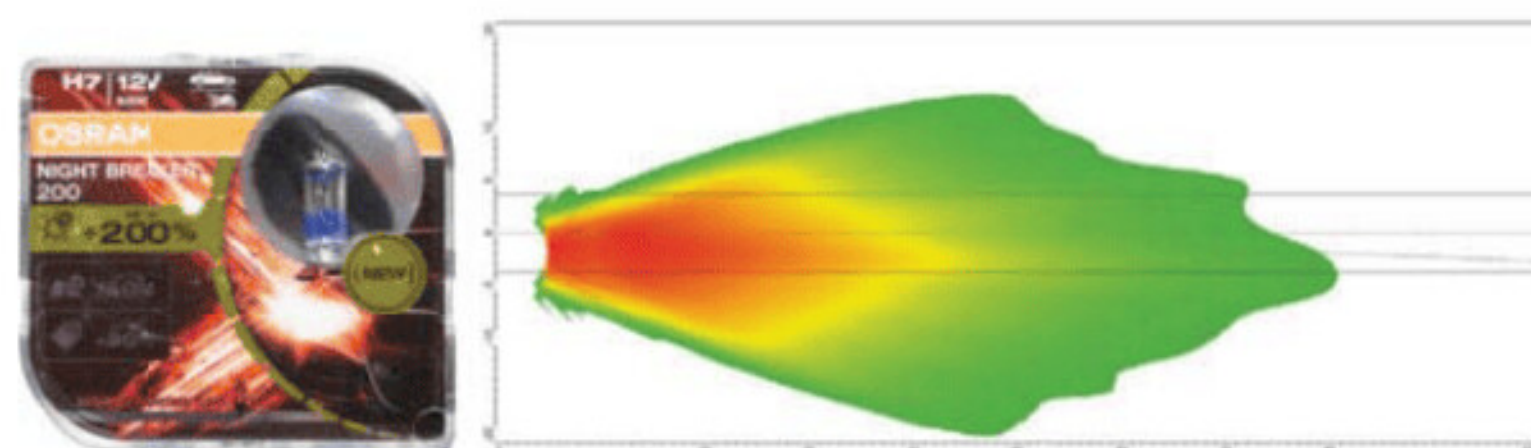


FORMULA 1 CAR LAMP

Pack doble 5,90 euros.

Es la bombilla más barata y no es demasiado brillante, pero la geometría es correcta, la línea de corte también. Luz relativamente blanca. Quien busque una buena bombilla por poco dinero, pero no tenga necesidades especiales de una luz muy brillante, no se equivoca mucho con esta.

BUENA



OSRAM NIGHT BREAKER 200

Pack doble 30 euros.

Prácticamente el mismo nivel que la Philips GT 200: muy brillante y con buen alcance; una bombilla halógena difícilmente puede ser mejor. Gracias al revestimiento parcial azul por debajo del filamento, la luz se vuelve más blanca, pero aquí el revestimiento no absorbe luz.

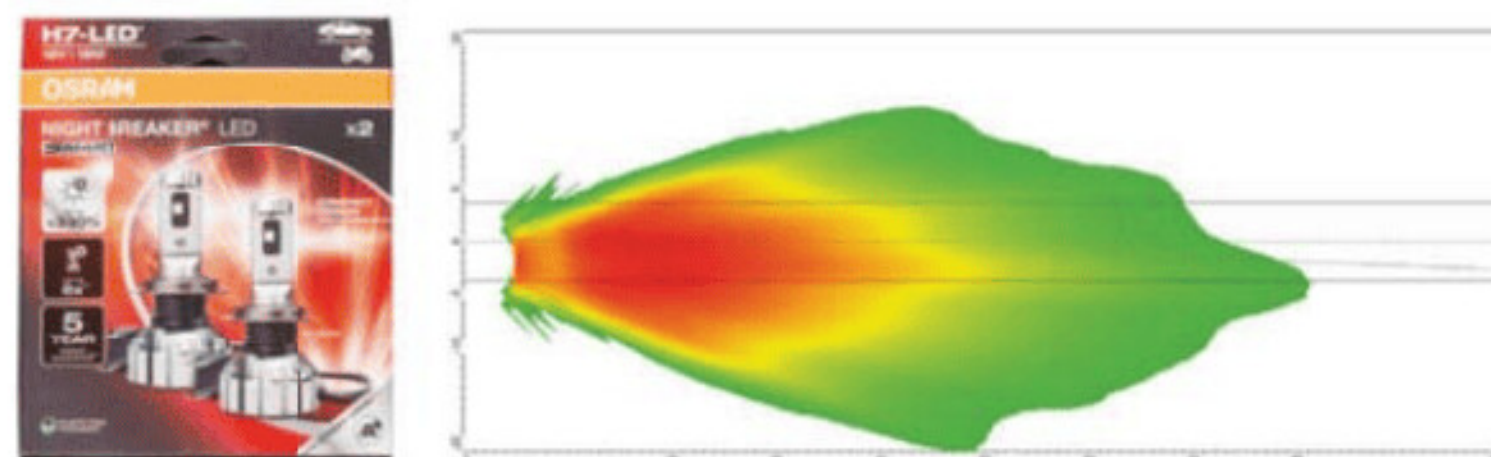
MUY BUENA

OSRAM NIGHT BREAKER LED SMART

Pack doble 98 euros.

Las diferencias con la bombilla LED de Philips son detectables en las mediciones, pero en la carretera esto prácticamente no tiene importancia. Esta bombilla también eleva el rendimiento de un faro halógeno H7 a un nivel desconocido hasta ahora.

MUY BUENA

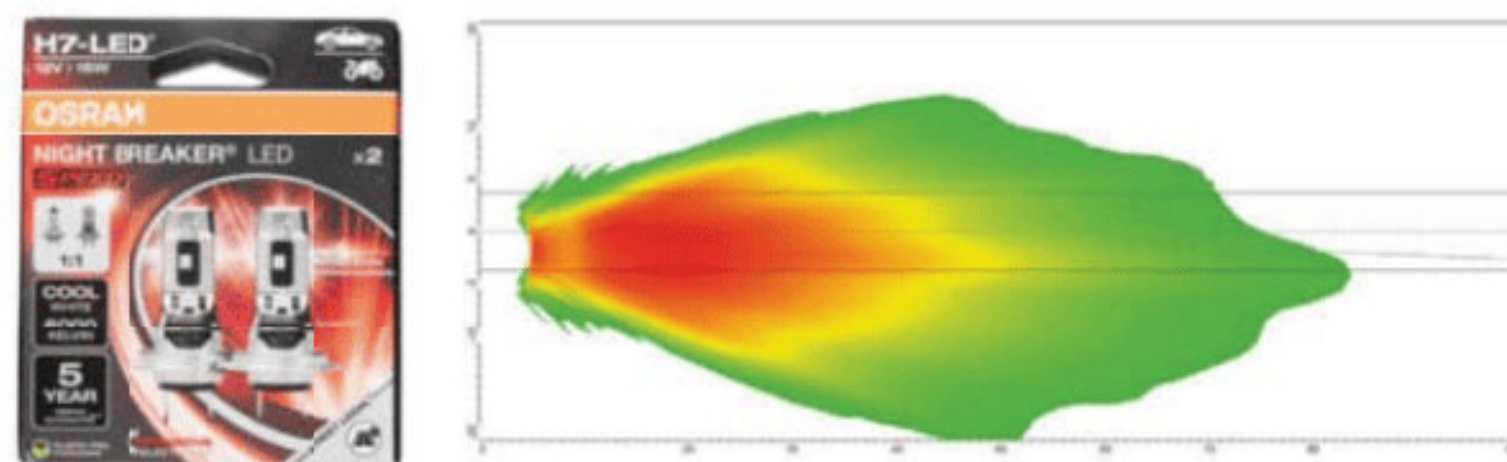


OSRAM NIGHT BREAKER LED SPEED

Pack doble 119 euros, individual para moto 83 euros.

Ninguna retrofit LED legal había sido tan pequeña. Osram ha reducido la nueva Speed casi a las dimensiones de una bombilla H7 normal. Es brillante, ilumina lejos y de manera uniforme, y queda en primer lugar junto con la LED de Philips.

MUY BUENA

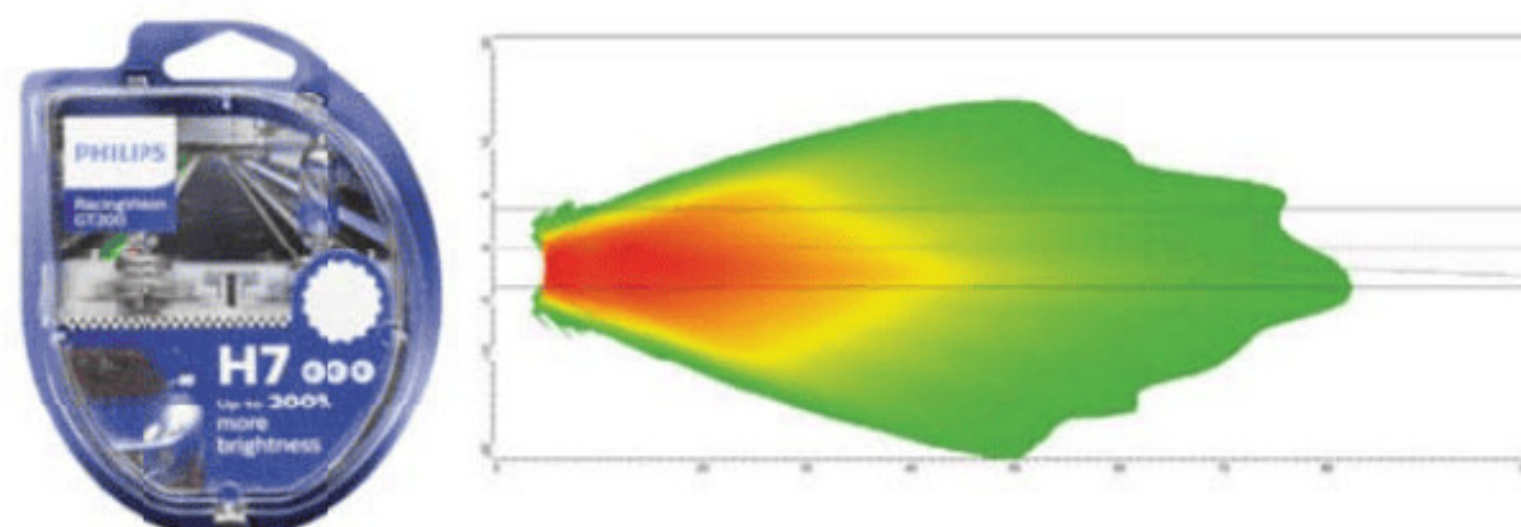


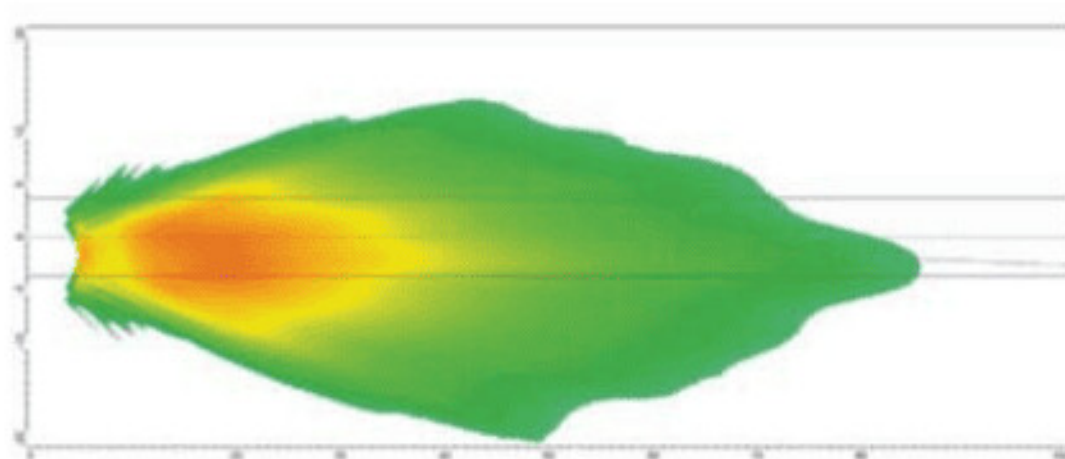
PHILIPS RACING VISION GT 200

Pack doble 24 euros.

Junto con la Osram 200, esta es la cúspide de la tecnología halógena. La pequeña bombilla ilumina lejos y de forma homogénea, y tiene una distribución de la luz excelente. La altísima luminosidad solo tiene un inconveniente: la vida útil reducida.

MUY BUENA





PHILIPS ULTINON PRO 6000 BOOST LED

Pack doble 94 euros, individual para moto 60 euros.

Esta bombilla proporciona una iluminación potente: haz de luz muy brillante, blanco, homogéneo y de largo alcance. Además, se dice que la vida útil es de hasta 3.000 horas, es decir, casi diez veces más que la de una bombilla halógena del 200 %.

MUY BUENA



CONCLUSIÓN

En los faros de serie no siempre viene la mejor bombilla, más bien al contrario. Normalmente se puede obtener más rendimiento, y por relativamente poco dinero. Antes de comprar bombillas H4 o H7 convencionales, por favor, piensa bien qué valoras más: una larga vida útil de la bombilla o una luz especialmente brillante. Con los kits LED de posventa se pueden combinar ambas cosas, aunque con el sobrecoste correspondiente [¡atención a las homologaciones!]. Pero milagros no hay que esperar en cualquier caso, porque la gran diferencia la marca el faro, no la bombilla que lleva dentro.

EL ANÁLISIS

LÁMPARAS H4

	Medición 75R (Lux)	Medición 50R (Lux)	Medición 50V (Lux)	Valor medio ponderado (Lux)	Alcance al borde de la calzada (metros)	Ancho de la luz a 0 m (metros)	Valoración del alcance (puntos)	Valoración de la distribución de la luz (puntos)	Valoración del brillo (puntos)	Valoración total (puntos)
Philips Ultinon Pro 6000 LED gen2	21	25	23	23	83	24	10	10	10	30
Osram Night Breaker LED Smart	18	17	13	16	71	21	8	9	10	27
Philips Racing Vision GT 200	17	19	17	18	80	21	9	9	7	25
Osram Night Breaker 220	17	19	15	17	78	20	9	9	7	25
Bosch Gigalight +200 %	14	15	12	14	74	16	8	8	7	23
Neolux +150 %	13	15	14	14	73	18	8	8	6	22
Bosch Longlife Daytime	10	13	11	11	68	15	7	7	5	19
Eufab Lampenbox	6	7	5	6	56	9	2	3	4	9
Superwhite Halogen Bulb Ultimate Blue	5	6	6	6	54	7	2	2	2	6
TXVS08 LED Headlight [ohne ABG]	4	5	2	4	39		1		1	2

LÁMPARAS H7

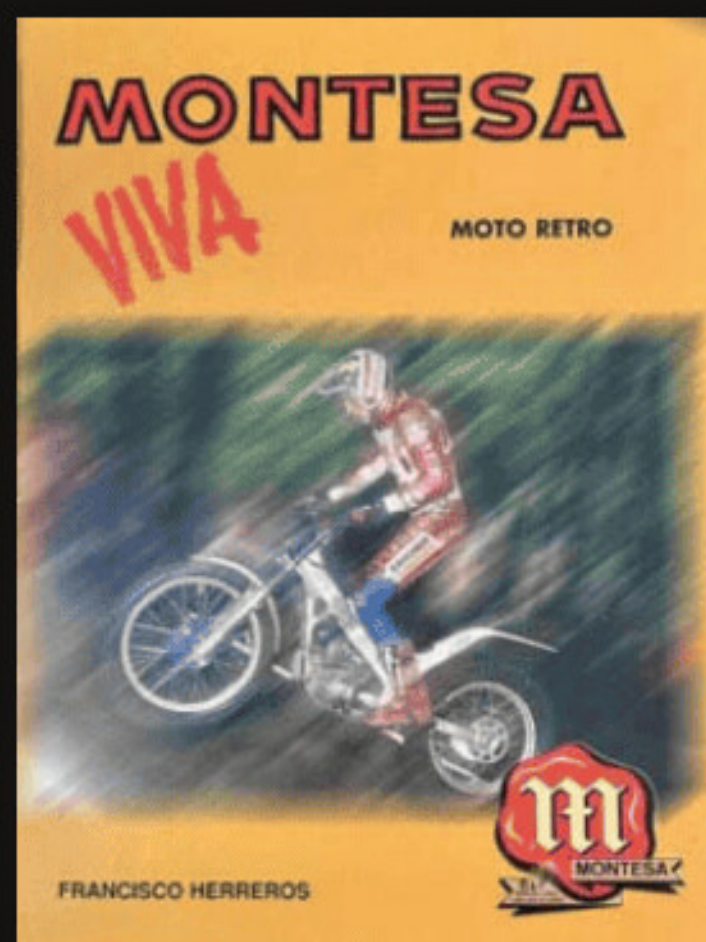
	Medición 75R (Lux)	Medición 50R (Lux)	Medición 50V (Lux)	Valor medio ponderado (Lux)	Alcance al borde de la calzada (metros)	Ancho de la luz a 0 m (metros)	Valoración del alcance (puntos)	Valoración de la distribución de la luz (puntos)	Valoración del brillo (puntos)	Valoración total (puntos)
Philips Ultinon Pro 6000 Boost LED	21	30	19	23	86	30	10	10	10	30
Osram Night Breaker LED Speed	23	26	17	22	84	32	10	10	10	30
Osram Night Breaker LED Smart	21	25	16	21	81	30	9	10	10	29
Philips Racing Vision GT 200	18	22	17	19	82	34	9	10	7	26
Osram Night Breaker 200	18	20	15	18	80	31	9	10	7	26
Bosch Gigalight +200 %	18	19	15	17	78	33	9	10	7	26
Formula 1 Car Lamp	15	17	13	15	73	25	8	7	6	21
Bosch Pure Light	13	15	11	13	71	24	8	7	5	20
Car LED [Ebay; ohne ABG]	5	6	5	5	55	5	1		1	2

LIBROS

Por Venancio Luis Nieto

Montesa Viva

El siglo XX fue testigo del auge de numerosas marcas españolas que han dejado una imborrable huella en la historia del motociclismo. Entre ellas, Montesa brilla con luz propia. Para aquellos que deseen sumergirse en su legado, el libro Montesa Viva de Francisco Herreros ofrece una ventana privilegiada a la historia de la marca. A través de una edición cuidada al detalle, esta obra se convierte en una referencia imprescindible para coleccionistas y entusiastas de las motocicletas clásicas. Montesa Viva no es sólo un completísimo repaso a los modelos que marcaron décadas de evolución, sino un documento vivo que narra la trayectoria de la compañía desde sus primeros días hasta su consolidación como un referente internacional, pasando por su declive junto al resto de la industria española de la moto, su posterior adquisición por parte de Honda y su nueva etapa produciendo los modelos contemporáneos de trial para la marca japonesa. Con una presentación en tapa dura, el libro ofrece una experiencia de lectura tan envolvente como rigurosa. Herreros se adentra en los detalles técnicos y anécdotas históricas que dotan de profundidad a la narrativa, permitiendo al lector comprender el impacto de Montesa más allá de sus motocicletas. Otro de los puntos fuertes de la obra es su impresionante archivo fotográfico. Decenas de imágenes en blanco y negro y a color ilustran no solo los modelos de producción, sino

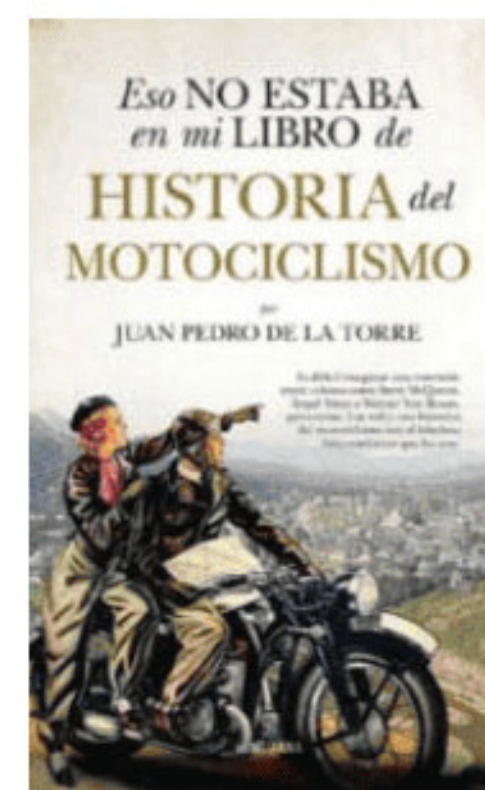


MONTESA VIVA
 Autor: Francisco Herreros
 ISBN: 978-84-934734-0-2
 Formato: Tapa dura, 286 págs., color y B/N, español
 Precio: 35,00 €
 Disponible en: www.motoretro.es

también prototipos, diseños conceptuales y motocicletas de competición que definieron una era. El libro también incluye reproducciones de material publicitario de la época -incluida su rama de motores fueraborda-, nomenclatura de todos sus modelos y datos de producción, lo que lo convierte en un auténtico tesoro documental. Montesa fue una de las marcas que marcó el motociclismo español con modelos tan icónicos como la Impala, la gama Cota de trial y las Cappra de motocross, que en sus distintas variantes se analizan al detalle. Cada motocicleta es presentada con información técnica, contexto histórico y anécdotas que ayudan a comprender su importancia en la evolución de la motocicleta. El autor no solo recorre la historia industrial de Montesa, sino que también se adentra en la influencia que tuvo la marca en la competición, destacando los éxitos y desafíos que enfrentaron sus pilotos y equipos. Más allá de su interés para los amantes de las motocicletas clásicas, Montesa Viva es una obra que también despierta la curiosidad de quienes desean conocer cómo se gestaron algunas de las motos más influyentes de su época. La riqueza de su información lo convierte en una pieza de colección que merece un lugar privilegiado en la biblioteca de cualquier apasionado de la motocicleta. **M**

NO ESTABA EN MI LIBRO DE HISTORIA DEL MOTOCICLISMO

El motociclismo está lleno de historias sorprendentes, curiosidades poco conocidas y episodios que han quedado en segundo plano en los libros de relatos oficiales. Eso No Estaba en Mi Libro de Historia del Motociclismo, de nuestro redactor jefe Juan Pedro de la Torre, es una obra que recupera esos momentos olvidados y los presenta con un estilo ameno y documentado. A lo largo de sus páginas, el autor desvela detalles inéditos sobre distintos protagonistas de la historia del motociclismo, sus gestas menos conocidas y los acontecimientos que marcaron la evolución de este apasionante vehículo. El libro se apoya en una extensa recopilación de historias con una amena narración que atrapa tanto al lector experto como a aficionados de cualquier nivel. Bajo una cubierta de atractivo diseño y dividida por capítulos independientes, la obra es de lectura imprescindible para quienes deseen conocer la historia de la motocicleta desde una perspectiva diferente y reveladora.



ESO NO ESTABA EN MI LIBRO DE HISTORIA DEL MOTOCICLISMO
 Autor: Juan Pedro de la Torre
 ISBN: 978-84-113124-9-3
 Formato: Tapa blanda, 336 págs., B/N, español
 Precio: 18'95 €
 Disponible en: www.Casadellibro.com

Tu primer raid con moto de serie ¡Vive una aventura inolvidable!

Motocard
• **EPIC RAID** •
BY **MOTUL**

10 al 14 de noviembre 2025
MARRUECOS

5 etapas de navegación Road Book o GPS

6 noches de hotel contodo incluido

La aventura definitiva sobre dos ruedas para Trail o Enduro

Cientos de kilómetros de pistas, arena y paisajes épicos

Exigente pero para todos los niveles y sin el estrés de la competición

Los mejores profesionales con una organización a tu servicio

¡Plazas Limitadas!

BE LEGEND

Motocard

MOTUL

LEATT


MOROCCO
visitmorocco.com

MOTOCICLISMO

MOTO
verde

Inscríbete en: www.motocardepicraid.com

EQUIPAMIENTO



89,90
EUROS

SPIDI NKD

Los Spidi NKD Leather son guantes pensados para motoristas de motos deportivas, naked y cafe racer, buscando comodidad y protección.

Están fabricados en piel de cabra de grosor medio, ofrecen excelente agarre, resistencia a la abrasión y confort. Las perforaciones estratégicas garantizan una buena ventilación.

La seguridad es clave para Spidi, por lo que ha dotado a los NKD de protecciones Warrior (con certificación de nivel 1) en los nudillos, fabricados en poliuretano de densidad variable, por lo que ofrecen una protección eficaz en caso de impacto.

Estos guantes son una buena opción para aquellos que buscan un equilibrio entre estilo, funcionalidad y protección en sus salidas en moto. Su diseño y materiales los hacen versátiles y adecuados para diferentes tipos de conducción.

Están disponibles en color negro y en tallas S a 3XL, por un precio de 89,90 €.

Inf.: spidi.es.

Acerbis Trail

Las Grimsel y Galibier son las nuevas botas trail de Acerbis, compartiendo ambas su fabricación en piel de vacuno y la suela "off road". La Galibier, más alta, ofrece un sistema de cierre con tres ganchos micrométricos y cierre superior de velcro, además de una protección tibial doble (TPU y TPR). La Grimsel, con un cierre de dos ganchos y protección tibial inferior de cuero, resulta más adaptable para su uso con pantalones de moto de carretera convencionales. Ambas botas cumplen la homologación europea e incorporan membrana impermeable y transpirable, plantillas anatómicas, protectores para la palanca de cambios y protección contra el calor y la abrasión. La Galibier está disponible en marrón y negro por 249,95 € y la Grimsel en marrón por 199,95 €.

Info.: acerbis.com



199
EUROS



405
EUROS

PROTECCIÓN PARA BMW 1300

La barra de protección de depósito Wunderlich Ultimate ofrece protección integral para la BMW R 1300 GS Adventure, protegiendo el tanque de combustible, paneles laterales y radiadores. Fabricada con tubos de acero de precisión de 25 mm, está disponible en acero inoxidable o con recubrimiento de polvo negro (éste acabado, por 50 € menos). El conjunto incluye barras para ambos lados de la moto, integrándose visualmente en el robusto diseño de la BMW. Eso sí, tened en cuenta que en el precio de 405 euros no se incluye el tirante vertical más retrasado -en sentido de marcha del vehículo-, que hay que adquirir por separado (304 €).

Inf.: wunderlich.es.

LS2 ADVANT II

He aquí la segunda generación del casco modular de la marca LS2 el Advant II FF910. Se trata de un casco convertible pensado para un compañero incansable tanto en los desplazamientos cotidianos en ciudad y el extrarradio como en trayectos y viajes por carretera abierta en cualquier estación del año. Destaca por su fabricación en fibra de carbono 6K, con tres tamaños de calota para un total de ocho tallas [2XS a 3XL]. La visera, que incluye pinlock 120 MaxVision, estrena un nuevo sistema de bloqueo para mejorar la seguridad, siendo un casco con homologación 22.06 tanto en modo cerrado como abierto. Recurre a un sistema de cierre micrométrico, interiores Coolmax desmontables y salidas de ventilación en carbono. Disponible en una veintena de colores a partir de 339 euros.

Inf.: ls2helmets.com.

369
EUROS



LUBRICANTES TRIUMPH

Triumph y FUCHS Silkolene han unido fuerzas para crear Triumph Performance Lubricants, una línea premium de aceites y productos de mantenimiento a base de éster. Fruto de una colaboración estrecha, estos lubricantes sintéticos y semisintéticos están diseñados específicamente para brindar una protección y un rendimiento superiores a la amplia gama de motocicletas Triumph.

Como nueva especificación estándar, todas las motocicletas Triumph saldrán de la fábrica con aceite Triumph Performance Lubricants. Además, la marca patrocinará los proyectos de competición en motocross de Triumph, utilizando exclusivamente estos productos en sus motos de carreras.

La gama incluye aceite de motor, líquido de frenos, lubricante para cadenas, limpiadores, grasa y pasta de cobre.



Brembo Pro y Pro+ Package

Los "packs" Pro y Pro+ son dos de los productos que Brembo presenta de cara al nuevo curso, ideado para optimizar la capacidad de frenada de las motos superdeportivas.

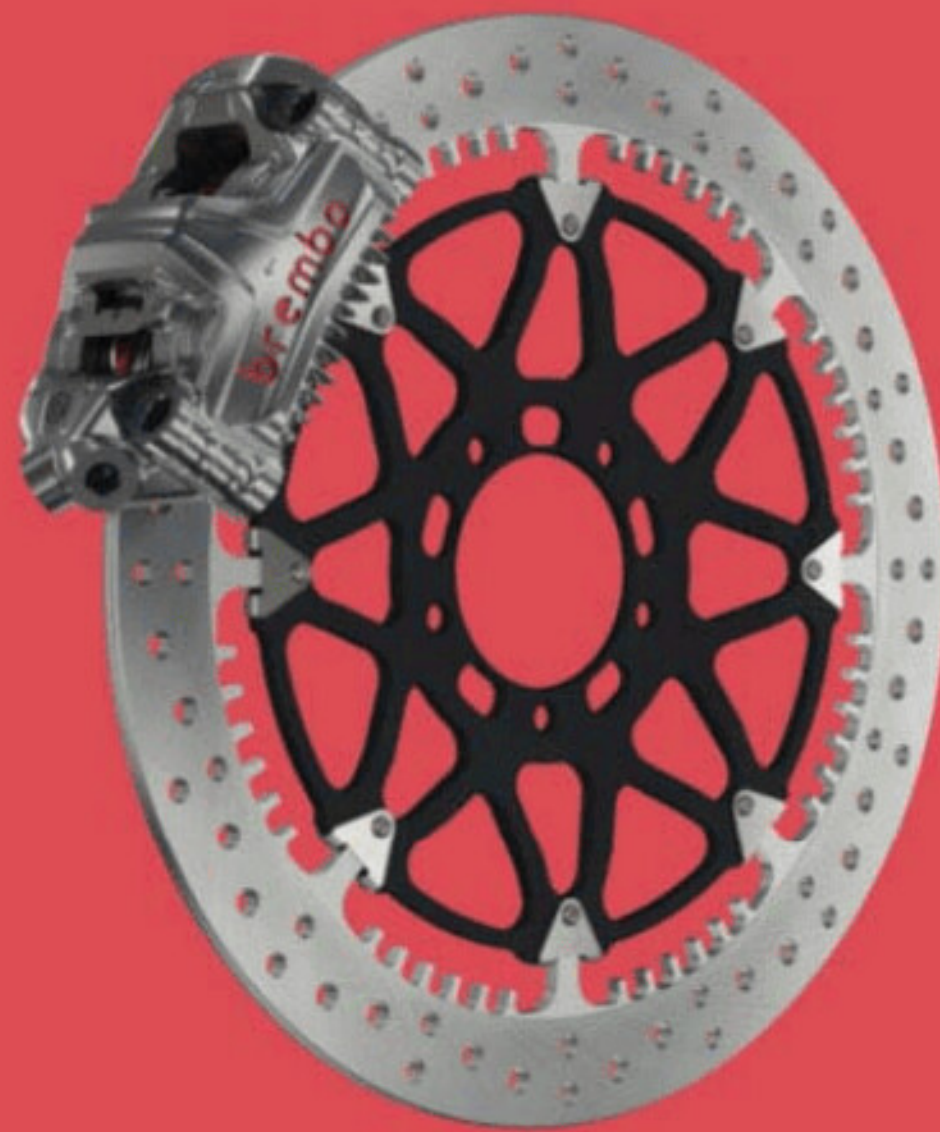
El Brembo PRO Package combina el disco aletado T-Drive con la pinza Hypure niquelada. El disco, con dimensiones similares a los utilizados en superbikes (338,5x6,2mm), pero ligeramente más grandes que los de serie, presenta un diseño aletado que beneficia la disipación del calor. El diseño T-Drive, con su inconfundible forma de "T", optimiza la eficiencia, reduce el peso y mejora la frenada incluso en condiciones extremas. Consisten en un mecanismo de fijación entre la pista de frenado -acero inoxidable- y el soporte central -aluminio mecanizado- que garantiza unas tolerancias más precisas que los tradicionales remaches, optimizando la transmisión de fuerzas entre ambos elementos pero manteniendo el juego [axial y radial] habitual en discos de tipo flotante.

La pinza Hypure ofrece un rendimiento excepcional gracias a su peso reducido, rigidez y mejora en la manejabilidad. La disipación del calor de la Hypure garantiza la ausencia de fading, asegurando

una potencia de frenado constante incluso en las condiciones más exigentes. Por otro lado, el Brembo PRO+ Package eleva aún más el listón al combinar el disco aletado T-Drive con la pinza de freno GP4 Sport Production, procedente directamente de la alta competición.

Un elemento distintivo de la pinza GP4 Sport Production es la introducción de aletas de ventilación en el cuerpo externo. Estas aletas mejoran notablemente el intercambio térmico del sistema de frenado, favoreciendo la refrigeración de la pinza y haciéndola ideal para un uso altamente deportivo.

El diseño de la GP4 Sport Production enfatiza su derivación racing, combinando las aletas de ventilación con el tratamiento de niquelado, lo que la convierte en la elección perfecta para aquellos que buscan un rendimiento excepcional y un diseño deportivo.



1921

HARLEY-DAVIDSON MODEL J

EN 1921 LA FIRMA DE MILWAUKEE PUSO EN ESCENA UN MOTOR DE DOS CILINDROS EN V A 45° Y 61 PULGADAS CÚBICAS, EL CUAL DIO VIDA A DISTINTOS MODELOS. ENTRE ELLOS ESTABA LA VERSIÓN "J", UNA MOTO QUE SE HIZO FAMOSA POR SU COMODIDAD, POTENCIA Y FIABILIDAD.

TEXTO: VÍCTOR GANCEDO. FOTOS: JAIME OLIVARES. PROPIETARIO: RS CLASSIC COLLECTION.

La llegada al mercado de esta moto coincidió con una época que en Estados Unidos se conoce como "Los locos años 20", un periodo en el que el sector de la moto estuvo inmerso en una crisis, rompiendo con la buena dinámica de los ejercicios anteriores. Durante la I Guerra Mundial los contratos gubernamentales para proveer a ejércitos varios supusieron un gran incremento en la producción de Harley-Davidson y, curiosamente, tras terminar el citado conflicto bélico, la marca de Milwaukee no perdió fuelle y aumentó aún más sus ventas, llegando a fabricar más de 28.000 unidades en 1920.

Pero las cosas cambiaron mucho de un año para otro. Y no solo fue debido a que la economía global estaba tocada tras la Gran Guerra, sino que hubo otros dos factores que resultaron determinantes para que la producción de Harley-Davidson descendiese a poco más de 11.400 motocicletas en 1921, menos de la mitad que el año anterior. Por un lado, Henry Ford rebajó de manera importante los precios de sus coches para hacerlos más accesibles y, por otro, la imagen del motociclismo se había deteriorado y estaba mal visto por una gran parte de la sociedad estadounidense de entonces. Las elevadas cifras de ventas de años anteriores habían contribuido a que las Harley-Davidson fuesen muy populares entre los jóvenes y, según cuenta la historia, "las disfrutaban haciendo mucho ruido y a gran velocidad". Ante tal declive, a Walter Davidson, uno de los fundadores de la marca, no le quedó más remedio que instar a los concesionarios a hacer campañas publicitarias que distinguiesen a los motoristas responsables de los gamberros. Gracias a ellas, las ventas de sus motos comenzaron a remontar, un hecho confirmado por las más de 20.000 unidades que salieron de la factoría de Milwaukee en 1926.

Por tanto, la Harley-Davidson Model J que protagoniza este Classic Club, llegó al mercado coincidiendo con la mencionada crisis y sobre ella recayó una buena parte de la responsabilidad de la remontada que tuvo que realizar la firma norteamericana. La versión "J" era la más avanzada de las 61 V-Twin, y ya contaba con

PARA LOGRAR UNA GRAN FIABILIDAD SE UTILIZABAN 38 TIPOS DE METALES DIFERENTES





EL SISTEMA DE LUBRICACIÓN DISPONÍA DE UNA BOMBA CAUDAL REGULABLE



encendido con batería de 6 V y bobina, algo que marcaba diferencias con respecto a la versión “F”, todavía con encendido por magneto. Junto a ellas convivían las versiones “JS” y “FS” dotadas con sidecar, una característica que las convertía en vehículos familiares y, en ocasiones, de trabajo. Con todas estas variantes, las V-Twin o Big Twin se convirtieron en motos muy deseadas y, además de ser adquiridas por usuarios privados, también fueron las preferidas de fuerzas policiales, ejércitos, servicios postales, organismos gubernamentales, etc.

Su éxito se debió a que Harley-Davidson era una marca innovadora y sus ingenieros trabajaban para que sus motos fuesen fiables y contasen con los mejores acabados. Para ello en las campañas publicitarias de la marca se presumía, entre otras cosas, de que para fabricar las V-Twin se empleaban hasta 38 tipos de metales distintos para que así soportasen un uso severo y funcionasen correctamente durante mucho tiempo.

MOTOR F-HEAD

El motor V-Twin de nuestra protagonista era una evolución del primer V-Twin de 810 cc que comenzó a utilizar Harley-Davidson en 1908. Aunque se le conoce como F-Head debido a que la forma de los balancines de las válvulas de admisión recuerdan a la letra “F”, internamente se denominó IOE V-Twin 45°. Por un lado, se adivinaba que era un bicilíndrico en V abierta a 45° y, por otro, las siglas “IOE” hacían referencia a “Intake Over Exhaust”, lo que significaba que en ambos cilindros la admisión estaba sobre el escape. De este modo, cada culata incluía una válvula

Técnica

Motor: 4T, 2 cil. en V a 45°. **Refr:** Por aire; **Distribución:** IOE, 2 V por cilindro; **Diámetro x carrera:** 84,1 x 88,9 mm; **Cilindrada:** 989 cc; **Potencia máx. dec.:** 18 CV a 3.200 rpm; **Par máx. dec.:** N.D.; **Alimentación:** Carburador Schebler De Luxe; **Cambio:** 3 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Tubular de simple cuna en acero; **Basculante:** Cola rígida; **Suspensión del.:** Horquilla con muelles y sistema de bieletas. Recorrido: N.D.; **Suspensión tras:** Asiento basculante con muelles; **Freno del.:** No tiene; **Freno tras.:** Tambor; **Rueda del.:** 3,00 x 28”; **Rueda tras.:** 3,00 x 28”; **Cap. depósito:** N.D.; **Peso vacío/lleño:** 145/163 kg; **Dist. entre ejes:** 1.511 mm; **Altura asiento:** 800 mm.

de admisión en su parte superior y cada cilindro una de escape en el lateral derecho, y ambas estaban enfrentadas. Las cuatro válvulas eran movidas por varillas accionadas desde el cárter, con la particularidad de que gran parte de las varillas de admisión y sus respectivos balancines estaban a la vista, lo que permitía observar su forma de trabajar mientras el motor permanecía arrancado. Otra característica de esta mecánica era su efectivo sistema de lubricación, con una bomba que permitía regular el caudal del aceite desde fuera mediante un tornillo para adecuarlo a temperaturas frías o cálidas. La caja de cambios de tres velocidades y de accionamiento manual se ubicaba en un cárter secundario montado tras el motor y conectaba con este mediante una cadena que discurría por el lado izquierdo, al igual que la cadena encargada de la transmisión secundaria. El embrague se podía accionar indistintamente pisando con el pie izquierdo sobre un pedal o moviendo una palanca con la mano del mismo lado.

La parte ciclo constaba de un chasis de simple cuna continua realizado en tubo de acero. Delante se apoyaba una horquilla “castle spring” con dos patas a cada lado apoyadas sobre balancines y provistas de muelles. El chasis era de tipo “cola rígida” y, por tanto, carecía de suspensión posterior, confiándose gran parte del confort del conductor a dos muelles ubicados bajo el asiento. Las llantas eran de 28” de diámetro y ambas montaban neumáticos con la misma anchura. El tren delantero carecía de freno y la responsabilidad de detener la moto recaía sobre un tambor trasero. **M**

SALÓN DE MÁLAGA

Del 24 al 26 de enero, tuvo lugar en dicha ciudad la 12ª edición de Retro Málaga en el Palacio de Ferias y Congresos. Organizada por Eventos del Motor S.L., albergó en sus 10.000 metros cuadrados a unas 15.000 personas, que demuestran el auge de la afición en Andalucía. Además de los stands de repuestos para clásicas, así como otros de accesorios y demás género, se podía ver un conjunto de monturas clásicas y antiguas, desde la Douglas de la foto hasta una bella Guzzi Airone 250 Sport de 1951 o una BMW R80 GS que corrió el París-Dakar. También había un nutrido grupo de motos en venta, la mayoría sin cartel con su año de producción y precio. Por el contrario, sí que tenían un rótulo de 2.990 € una Ossa 125 Palillos de 1956 y de 11.000 € una Honda Gold Wing cafe racer de 1984.



RÉTROMOBILE PARÍS

En su 49ª edición, este salón dispuso de 491 stands y fue visitado por alrededor de 140.000 personas. Con un espacio expositivo incrementado a 80.000 m2, tuvo interés la muestra que exhibía las clásicas de Eric de Seynes, antiguo presidente de Yamaha Europa. Por otro lado, en el recinto Village Moto era posible admirar monturas de categoría, pertenecientes a marcas como Brough Superior, Honda, Indian, Royal Enfield y Triumph. A su vez, había numerosas máquinas en venta poco habituales entre nosotros, tales como una impecable Honda CL360 de 1975 en 4.900 €, una Ducati 350 Desmo de 1974 anunciada por 10.600 € o los 9.500 € que pedían por una BSA 500 B33 de 1955. Asimismo, en la subasta de Bonhams salió a puja una colección de motos Mondial, entre ellas la 125 biálbero de 1951 que mostramos junto a estas líneas, vencedora del Tourist Trophy y adjudicada en 16.100 €.



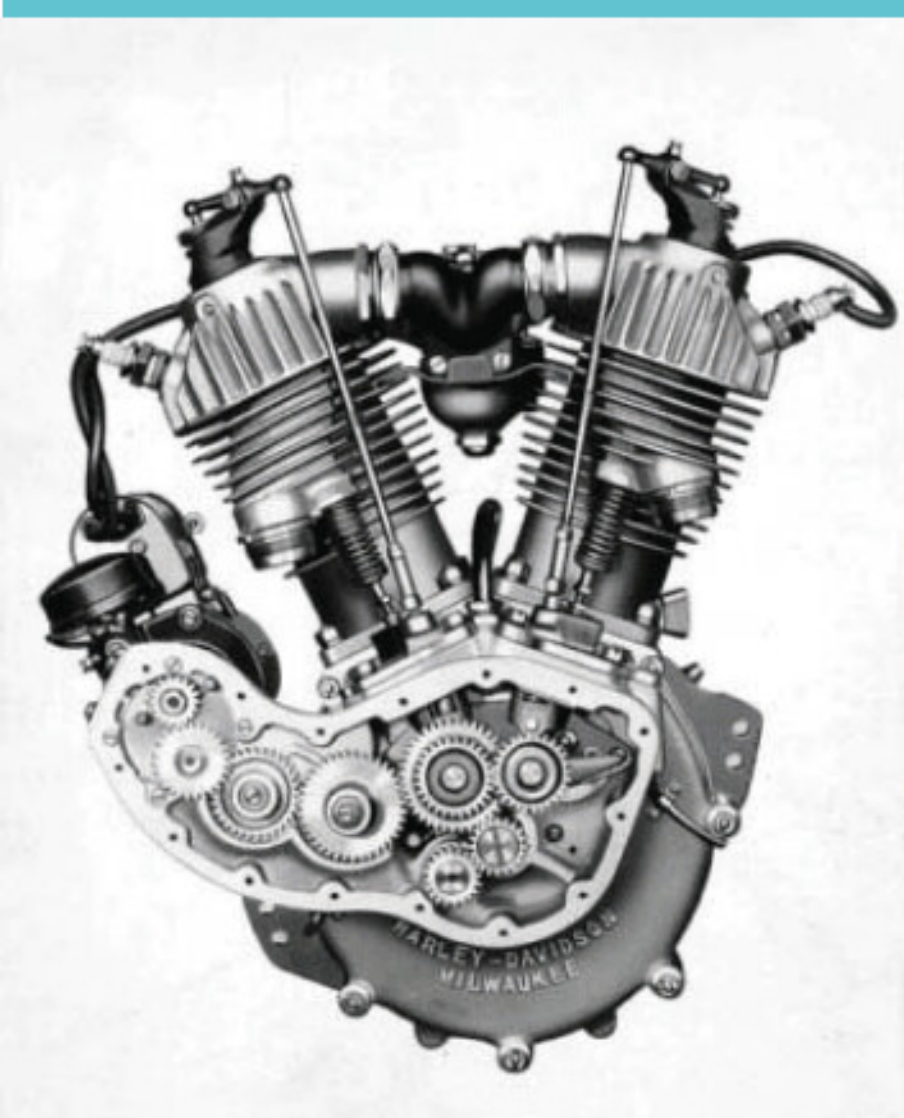
Los balancines y las varillas de las válvulas de admisión estaban a la vista. El alumbrado delantero y trasero se encargaban a sendas lámparas de carburo. Delante carecía de freno y para detener la moto había que confiar plenamente en el tambor trasero.



PRECISIÓN Y EFICIENCIA

La foto que acompaña este recuadro, en la que aparece un motor V-Twin 21J desprovisto de la tapa izquierda y con las varillas que empujan las válvulas a la vista, se puede ver cómo es su complejo sistema de distribución IOE. Cuenta con un árbol de

levas en el cárter y una serie de engranajes dispuestos en cascada, que a su vez se encargan de mover el sistema encendido ubicado en la parte trasera del motor. Según se puede leer en el manual del usuario, con este tipo de sistema no hay holguras y el funcionamiento es siempre muy preciso y eficiente. Del mismo modo, en la foto se aprecia el enfrentamiento entre las válvulas de escape, colocadas en los cilindros, y las de admisión, incorporadas a las culatas. Las siglas "IOE" que aparecen en la denominación del bicilíndrico hacen referencia a "Intake Over Exhaust", que significa que en ambos cilindros la admisión esta sobre el escape. Por otro lado, el propulsor también es conocido como F-Head, un apelativo que viene dado por la forma en "F" de los empujadores o balancines de las válvulas de admisión situados en la parte más alta del motor.



MOTOFLASH

[OFF ROAD]



SuperEnduro

El Mundial de SuperEnduro llegó a su emocionante conclusión en Liévin, Francia, donde Billy Bolt completaba su pleno de victorias en el certamen para certificar su quinto título en la modalidad. Pero en terreno francés también destacó el éxito español en el resto de categorías. En la Copa del Mundo Junior, el español Marc Fernández (Husqvarna) se alzó con el título, culminando una temporada de arduo trabajo y dedicación. A pesar de que el alemán Milan Schmöser se llevó la victoria en la ronda francesa, Fernández

logró asegurar los puntos necesarios para coronarse campeón.

En la categoría Youth 125, el campeonato estuvo marcado por la emocionante batalla entre Fraiser Lampkin y Ramón Godino. Lampkin se llevó la victoria en Francia, pero Ramón Godino (Beta) logró asegurar el título de la Copa del Mundo FIM SuperEnduro Youth gracias a su consistencia y victorias anteriores. Godino se convirtió en el primer campeón mundial de la historia de esta nueva categoría. Sus cuatro victorias absolutas en Gliwice, Cluj-Napuca, Lodz y Budapest fueron fundamentales para asegurar el campeonato, demostrando su talento y dominio a lo largo de la temporada.

GARANTÍA KTM

KTM ofrece la Garantía Premium de Fábrica, gratuita, extendiendo la cobertura hasta cuatro años en modelos Street y Travel con motores LC8 o LC8c (modelos 2023 a 2025), desde la KTM 790 Adventure hasta la 1290 Super Adventure -y los modelos Duke-. Para mantener la garantía, se deben realizar las revisiones programadas en concesionarios KTM, pero la cobertura queda vinculada a la moto, con la ventaja que supone al venderla.
Inf.: [ktm.com](https://www.ktm.com).



DESCUENTOS HUSQVARNA

La división española de Husqvarna ha iniciado desde el mes de febrero una interesante campaña de descuentos en casi toda su gama, desde los modelos de la línea Street hasta la Travel y también las motos de enduro y motocross. Las rebajas van desde los 1.000 euros que se aplican a modelos como la Norden 901 '24 y las FE de enduro, hasta los 1.500 euros que aplican a los modelos de cross TC y FC, tanto en unidades de 2024 como 2025.
Inf.: [husqvarna-motorcycles](https://www.husqvarna-motorcycles.com).





HONDA CRF WORKS EDITION

Honda ha incorporado este año el acabado Works Edition a su CRF 250 de motocross, que en los últimos años ya estaba disponible para su hermana mayor, la CRF 450 RWE. Los precios de cada una se sitúan en 11.400 €, la 250, y en 12.700 €, la 450, pero son unas de las ediciones especiales más elaboradas del mercado actual entre las motos de cross. Porque no solo equipan accesorios premium como la funda de asiento Throttle Jockey, los puños de manillar Renthal Kevlar, las llantas DID L-TX, el escape Yoshimura completo, el filtro de aire Twin Air y los gráficos especiales, sino también otras modificaciones más llamativas. Por ejemplo, la CRF250RWE monta de serie un sistema de embrague hidráulico con bomba Nissin. Además, ambas vienen con los conductos de la culata pulidos, un mapa de motor diferente, horquilla con tratamiento en Kashima y hasta un amortiguador Showa con vástago de 18 mm -dos más que de serie-.

Inf.: honda.es.



PIRELLI SCORPION MX32

Pirelli anuncia el lanzamiento del nuevo Scorpion MX32. Los técnicos italianos han realizado muchos cambios pero no en su icónica denominación ni tampoco en su condición como neumático "mid/soft", buscando así la máxima versatilidad posible, siendo válidos para trazados de tierra suelta y también para pistas más compactas. Presenta una banda de rodadura con diferente disposición de los tacos para ofrecer una mayor tracción y precisión. Los compuestos, tanto en la zona de la banda de rodadura como en los flancos, han sido mejorados para proporcionar un agarre muy alto, durabilidad y tracción en condiciones difíciles. Las mejoras también se extienden a la carcasa, mientras que el neumático delantero presume de un comportamiento más estable en frenada. También destacan otros detalles estéticos, como los laterales con letras de alto contraste y el icónico logotipo de Pirelli en amarillo.



CERTAMEN MAXITRAIL

El Campeonato de España de Rally Raid presenta novedades de cara al nuevo curso 2025. Además de las categorías tradicionales pensadas para motos monocilíndricas, ahora se han añadido dos categorías más específicas para motos trail: las denominadas Trail [para modelos desde 600 cc hasta 999 cc] y Maxitrail [igual o superior a 1.000 cc]; permitiéndose en ambos casos motos con motores pluricilíndricos. Además, las categorías habituales cambian de nombre: RTT [hasta 450 cc], RTT 2 [hasta 600 cc], Femenina, Quads, Motos GPS y Quads GPS. A diferencia de temporadas anteriores, la puntuación será según la clasificación final de la carrera, sumando tiempos y penalizaciones de las etapas.

La primera carrera de este certamen será en A Estrada, Pontevedra, del 30 de marzo al 2 de abril, a la que le seguirán la Baja Dehesa Extremadura [2 y 3 de mayo], el Cierzo Rally TT [5 y 6 de Septiembre] y el Rally TT Cuenca [3 y 4 de octubre].

X-GRAVITY: VUELVE EL MEJOR FMX

Un gran evento de freestyle motocross se está preparando para el próximo 27 de junio, que será cuando tenga lugar el X-Gravity en el Palacio de Vistalegre de Madrid. Será una gran noche de motor y espectáculo en la que se darán cita algunos de los mejores riders del panorama nacional e internacionales, como Clinton Moore, David Rinaldo, Maikel Melero, José

"Mincha", Dany Torres, Edgar Torronteras, entre otros, demostrarán por qué son referentes en el mundo del freestyle motocross.

Un espectáculo perfecto para toda la familia que contará, además, con una potente puesta en escena, capitaneada por la música de DJ Nano. La empresa Last Lap, organizadora de los X-Fighters en su día y también de pruebas del Mundial de MXGP recientemente, se encarga de este evento cuyas entradas ya están a la venta en www.xgravityfreestylmadrid.com.



EQUIPAMIENTO

[OFF ROAD]



ALPINESTARS "HAY"

La marca de la estrella alpina ha lanzado un nuevo conjunto Limited Edition, denominado "Hay". Se trata de una colección de ropa off road de estilo retro, ya que está inspirada en los llamativos diseños de los años 90, que fue estrenado por sus pilotos oficiales en Estados Unidos y en MXGP, con la coincidencia en el mismo fin de semana del Supercross de Daytona y el GP de Argentina.

El diseño rememora la época dorada del Supercross, cuando las balas de paja marcaban los bordes de los circuitos y las grandes estrellas lucían prendas personalizadas en cada carrera.

Los colores fluorescentes y vibrantes del kit "Hay" capturan la esencia de la costa de Florida y la explosiva atmósfera de Daytona Speedway.

Este llamativo acabado se aplica al conjunto técnico Supertech (319,90 €), formado por pantalones y camiseta cuyo diseño persigue un óptimo nivel de movilidad, confort y sensación de ligereza.

También está presente en las botas Tech 7, por un precio de 479,95 €. Estas son unas botas de gama medio-alta, que destacan por su compromiso entre protección y confort.

Inf.: alpinestars.com.



ABRIGO VERSÁTIL

82,50
EUROS

La marca española Mota presenta una chaqueta ideal para estas épocas de bajas temperaturas. La Track está fabricada en materiales de alta calidad, con paneles elásticos en torso y mangas para no restringir los movimientos durante la conducción. Además, es posible convertirla en chaleco al desmontar las mangas, que se pueden guardar en un bolsillo trasero específico para ese fin. Delante, incorpora otros dos bolsillos con cremallera. Su estética sport pero no excesivamente cantosa refuerza su polivalencia como prenda casual. Está disponible en colores negro y rojo, por un precio de 82,50 euros.

ESTRIBERAS RFX

La firma británica RFX contempla en su catálogo una buena serie de accesorios desarrollados en alta competición, como su oferta de estriberas. La propuesta comienza con los modelos RFX Pro y Pro Series 2 [116 €], fabricadas en aluminio mecanizado y con dientes atornillados de forma independiente. Un paso por encima, encontramos las Pro Series, también en aleación ligera y mecanizada, pero servida en diversos colores anodizados y además con el dentado formando una sola pieza que se une -también por tornillos- al soporte principal. Finalmente, encontramos la RFX Factory, unas estriberas fabricadas en titanio de grado aeroespacial, lo que asegura un excelente compromiso entre ligereza y durabilidad.

Inf.: mybihr.com.



CARGADOR MULTIFUNCIÓN

El TR-100 es un práctico sistema de carga bidireccional 3 en 1 de la marca Chigee. Funciona como cargador USB para dispositivos electrónicos como teléfonos móviles o cámaras de vídeo. Además, funciona como mantenedor de batería (conectándose a la red eléctrica) cuando dejamos la moto estacionada durante mucho tiempo, y también puede ejercer cargador de emergencia.

Su tecnología de refuerzo adaptativo permite arrancar la moto en 5 minutos con una power bank, ideal si la batería se agota. Se trata de un útil muy práctico para motoristas que necesitan carga rápida USB, tienen baterías de difícil acceso, no usan la moto con frecuencia o buscan tranquilidad en viajes, asegurando un arranque fácil con un acumulador portátil tipo "power bank".

Inf.: corver.es.



109

EUROS



149

EUROS

Leatt ADV SubZero 7.5 GUANTES TRAIL

En su colección ADV para usuarios de motos trail, la firma sudafricana Leatt propone media docena de guantes. Son modelos específicos que parten de algunas soluciones vistas en sus guantes para cross y enduro, pero con adaptaciones propias para aventuras mixtas campo/carretera sobre motos trail. La línea 7.5 es la más elaborada en este sentido, siendo la variante SubZero la más adecuada para la época invernal de bajas temperaturas y también de lluvia; en comparación con las variantes más ligeras HydraDri 7.5 y X-Flow 7.5.

Los SubZero emplean cuero para la confección de la palma, pero con refuerzos de piel vuelta en el centro y el lateral.

El dorso combina material elástico RipStop de Leatt con membrana HydraDri EVO, que asegura su impermeabilidad frente a una columna de agua de 20.000 mm.

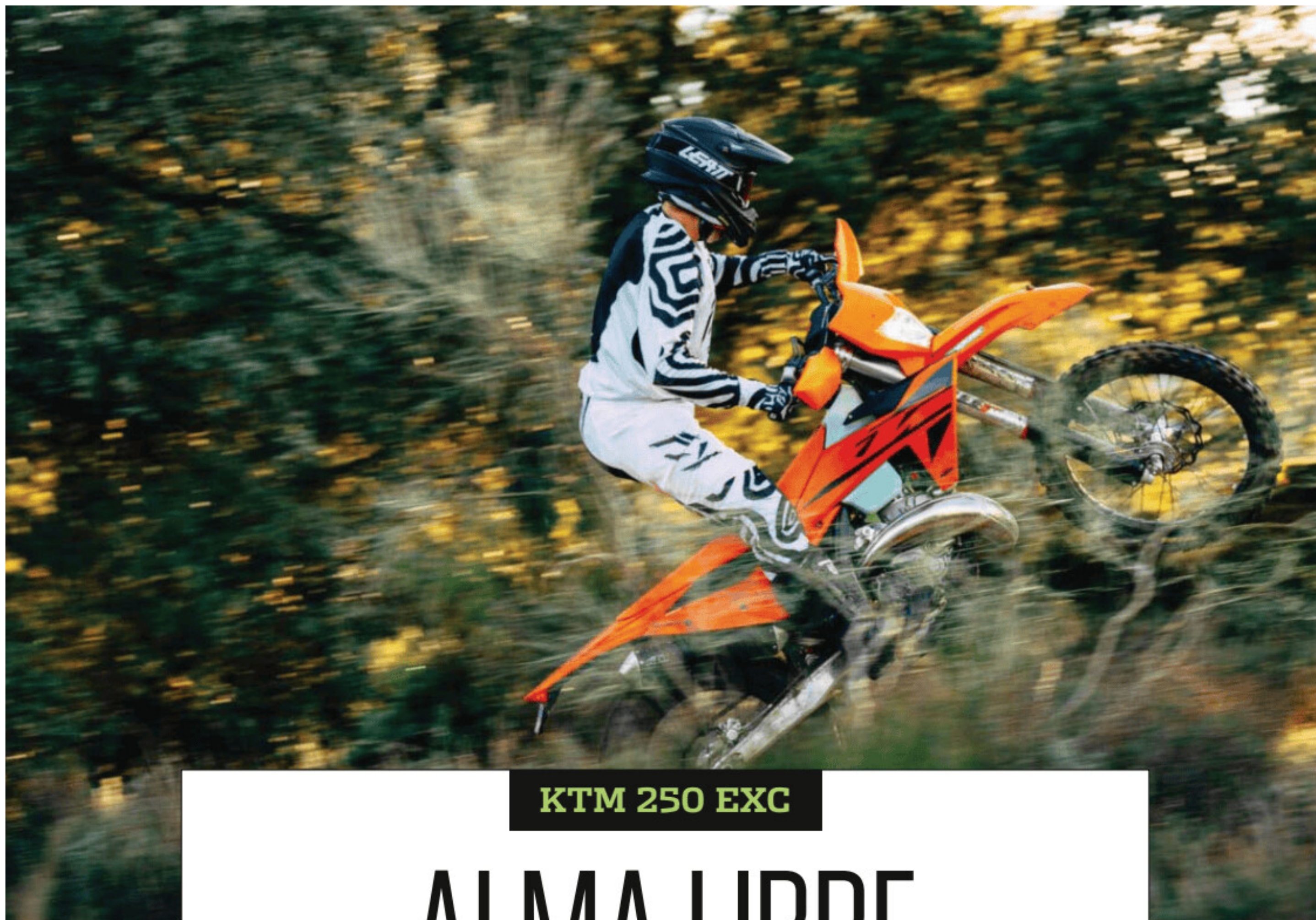
Cuentan con protección frente a impactos certificada, mediante protecciones en 3DF, presente en los nudillos, así como pequeñas placas en plástico TPU insertados en las falanges de los dedos y un deslizadores en la palma. El cierre es por doble cinta con velcro, en la muñeca y en el antebrazo.

Además, en el pulgar del guante izquierdo encontramos una práctica tira de goma pensada para limpiar la pantalla del casco a modo de "limpiaparabrisas" manual. Estos guantes de Leatt destacan por ofrecer una excelente capacidad de abrigo pero sin ser demasiado pesados ni aparatosos, por lo que mantienen una correcta movilidad para manejar los mandos con precisión en una moto trail.

Igualmente, el tejido interior resulta "jugoso" y agradable, pero con buena transpiración, pues no incurre en exceso de sudoración incluso en días templados. En general, son una buena alternativa para usuarios acostumbrados a los ligeros guantes off road pero que buscan un extra de abrigo y protección para trayectos mixtos.

Apuntad que existe una versión de puño corto por 139 €. Inf.: leatt.es.





KTM 250 EXC

ALMA LIBRE

EN EL ENDURO SE BUSCA LA FORMA DEL CÍRCULO SIN FIN DE TENER UNA MOTO PRESTACIONAL PERO QUE NO CANSE, QUE SEA LIGERA Y QUE NO DEJE UN SEGUNDO SIN TENERNOS CONTENTOS. ALMA LIBRE LAS 250 2T, INCÓGNITA PARA ALGUNOS CÓMO VAN AHORA, QUE HAY QUE DESPEJAR.

TEXTO: SANTI AYALA. FOTOS: ALEX CUBINO.

El escenario actual del mercado de las motos de enduro sigue teniendo muchas y variadas propuestas de cilindradas, tanto en 2T como en 4T. Y el mundo ha ido cambiando, destrozando las teorías de la humanidad endurera en cuanto a la cilindrada y tipología de mayor idoneidad para según qué tipo de conducción, qué terreno por el que nos movamos, uso de la moto... Una locura que se alimenta de los diálogos entre endureros en todo tipo de foros y en el que las 250 2T han pasado de ser favoritas a segunda opción.

CONTRAS LAS CUERDAS

Las 250 siguen siendo sensacionales y que se las ha puesto contra la pared por parte de las 300 por el tipo de enduro "más extremo" que en general se practica. Pero hay un amplio elenco de usuarios que sigue practicando enduro clásico, el de pistas, sendas y trialeras, para el que las 250 no solo siguen

siendo excelentes motos sino que, además, es la mejor opción, porque es un motor más progresivo sin un solo excesivo de empuje, que destroza la forma física del usuario. Está claro que lo que ahora necesitan muchos es encontrar una enduro que tenga equilibrada respuesta y que te haga una vida fácil. Y en esto las 250 es donde aparecen, lo suyo es la condescendencia, sin tener mucha pose de mecánica agresiva, y sin pretender derrocar al piloto, sino llevarle en "volandas".

Es una pena que se las considere ahora como hermanas menores y que las apuestas al 250 hayan bajado, de forma errónea, siendo buena opción y quizás es el momento de rescatar ese estado de ánimo de querer tener una 250. Porque además, aunque los presagios son inútiles en este sentido, creo que estamos ante el final de las enduro 250 2T homologadas y matriculables, pues mientras que las 300 2T sí serán homologadas en la Euro 5+, las 250 no superarán esta

norma y, al menos en las gamas de KTM, Husqvarna y GASGAS no habrá más 250 2T. Así que otro buen motivo para comprar una de estas motos. Y aunque el grupo KTM está convulso en materia financiera las motos no van peor por ello ni han perdido su brillantez de rendimiento que nos mantenga contentos. Una de estas opciones es la KTM

**LA 250 2T APORTA MUCHA
AGILIDAD DE MOVIMIENTO
EN LO REVIRADO. GRAN
RELACIÓN PESO/POTENCIA**

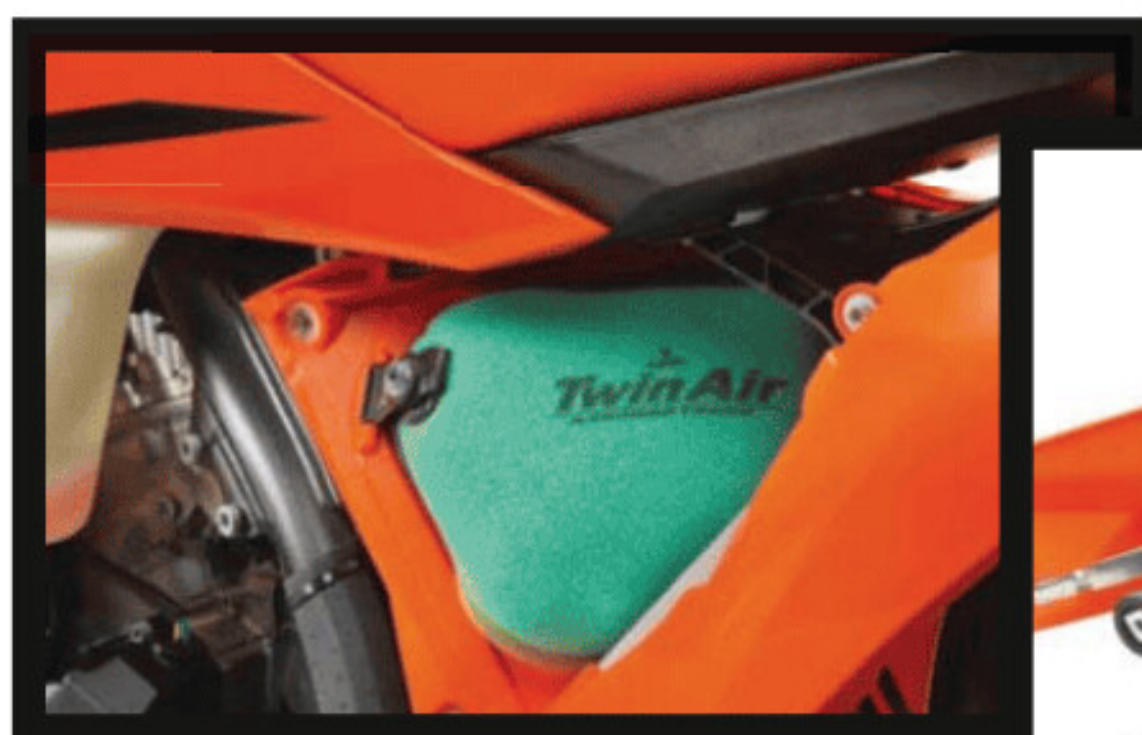


Punto a mejorar la botonera de arranque/pare que resulta incómoda de pulsar, por el pequeño tamaño de los pulsadores y por que son duros de presionar.

La suspensión WP por supuesto juega un papel fundamental en la EXC. Más solidez delante y es una horquilla que pide ir deprisa, trabajando mejor así que a ritmo lento.

En lo revirado, es muy ágil, serpentea rápida, zigzaguea entre árboles en el bosque con mucha vida. Las ruedas Maxxis, mejorables en mojado.

Las mecánicas 250 TBI resultan predecibles y llevaderas, con los 45/46 CV que han ofrecido en nuestro banco de potencia y con 4 kgm de par.



La accesibilidad mecánica es extraordinaria en las EXC como en todas las KTM. Todo se desmonta rápido y fácil. Los relés y los fusibles pasaron a otra vida con la solución electrónica propia de KTM.

que probamos modelo que tras la profunda reforma de motor en 2023 (MY'24) con la incorporación de la tecnología de inyección TBI frente a la anterior TPI, además del rediseño de la parte ciclo, para el MY 2025 no presentan novedades.

Los que tenáis una TPI y os habéis pasado a una TBI, además de la diferente respuesta de los motores lo que más os ha llamado la atención es la diferencia de rigidez de los chasis, muchísimo mayor en las modernas. Choca al principio, sobre todo en la KTM, pues casi pide otra conducción al sentir duro todo. Es un cambio radical tal rigidez a la que se suma el tacto de la suspensión WP XACT de cartucho cerrado frente a la WP Xplor, de cartucho abierto. Es muy sólida de serie y sois muchos lo que, casi sin estrenar la moto, ya pedís que os monten otros muelles en la horquilla con una dureza menor de dos o tres puntos. A los del enduro de toda la vida esa rigidez no la buscan y

Técnica

Precio: 10.919 €; **Motor:** 2T, 1 cil., refrigeración líquida; **Diámetro x carrera:** 72 x 66,4 mm; **Cilindrada:** 249 cc; **Compresión:** 12,5:1; **Transmisión sec.:** Cadena; **Cambio:** 6 relaciones; **Chasis:** Simple cuna desdoblada en acero; **Suspensión del.:** Horquilla invertida WP de 48 mm y 300 mm de recorrido.; **Suspensión tras.:** Amortiguador WP PDS con 310 mm de recorrido. **Freno del./tras.:** Un disco de 260 mm. Pinza Brembo de dos pistones / Un disco de 220 mm. Pinza Brembo de un pistón; **Ruedas:** 90/90-21"/140/80-18"; **Capacidad depósito:** 9 litros; **Distancia ejes:** 1.475 mm; **Altura asiento:** 945 mm; **Peso:** 104,6 kg.

añoran el modelo anterior. Pero a los pilotos más racing esta configuración les encanta pues dejar ir mucho más deprisa, aunque castigue más el cuerpo y lo fatigue en mayor medida. Choca el tener que pilotar acelerando más, sentir que la moto te pide ir a ritmo más alto, y además te aporta argumentos para que así sea. Pero no todos os adaptáis a ello y me incluyo, y esa facilidad que tenía la KTM antes de subirte y sentirte identificado con ella, como moto de toda la vida, y de poder ir confiado desde cero, ahora no pasa. Con la KTM no he acabado de encontrarme plenamente identificado y, con la Husqvarna, me ha pasado al revés que antes, que sí me he encontrado bien. Las tornas se han cambiado y en esto tiene que ver la influencia de las bieletas/PDS en el comportamiento. El PDS aumenta esa sensación de rigidez, coloca la moto en una posición de ataque, con el balance de la moto inclinada hacia la rueda delante. **M**



YAMAHA YZ450F

PURASANGRE

DENTRO DE LA CATEGORÍA MÁXIMA DEL MOTOCROSS, POCAS MOTOS HAY, POR NO DECIR NINGUNA, CON EL TEMPERAMENTO TAN FUERTE Y UN CARÁCTER TAN MARCADO COMO LA YAMAHA. UNA AUTÉNTICA 450 DE RAZA.

TEXTO: ABELENDA. FOTOS: CUBINO.

COLABORAN: RAÚL MÉNDEZ Y CIRCUITO MX SANAGUS.

La YZ450F fue ampliamente renovada en la campaña de 2023, cuando los técnicos de Iwata aplicaron el rediseño más importante desde que la moto japonesa adoptara en 2010 su singular estructura con el motor “invertido”.

La mecánica permanecía en su posición “al revés”, inclinada hacia atrás y con la caja del filtro en la parte delantera, pero con un diseño mucho más compacto, con el objetivo de estrechar la carrocería en la zona delantera. La obvia intención de corregir el talante perezoso y remolón del conjunto en las curvas se refrendaba con la adopción de un nuevo chasis con mayor carga en el tren delantero y una dirección más cerrada.

El objetivo se cumplió, pero en exceso... Por lo que la YZ450F '23 decantó tanto la balanza hacia la agilidad que cedió terreno al aplomo, volviéndose un conjunto nervioso e inestable. Los pequeños pero interesantes cambios del modelo de 2025 indican la clara intención de aliviar este desequilibrio.

REVISIÓN

Así, la YZF 450 '25 adopta en primer lugar unas nuevas bieletas que incrementan la curva de progresividad inicial para que la moto se hunda menos de atrás al acelerar. Pero, para compensar esto, y no alterar el “setup” del amortiguador, se ha recurrido a un muelle más blando, de 56 N/mm (frente al de 58 del modelo 2024).

En la horquilla también se han hecho cambios y descambios para corregir una cosa y después revertirla ligeramente... Por ejemplo, se ha recurrido a un muelle más blando, pero también más largo, por lo que se instala con mayor precarga que el anterior para hacer que la horquilla trabaje desde más arriba. Esto se corrige con un setting de compresión más abierto y unos nuevos pistones de extensión que recurren a láminas triangulares en lugar de circulares como las anteriores.

La Yamaha 2025 presenta otros cambios menores en el apartado ciclo, como los nuevos soportes delanteros del motor -más rígidos-, los soportes de las estriberas, los mandos del manillar y el asiento; mientras que las únicas variaciones en la mecánica las encontramos en la campana de embrague con incremento de perforaciones para optimizar la lubricación.

**LA YZ450F 2025 ADOPTA
PEQUEÑOS CAMBIOS CICLO
PARA CONSEGUIR UN
CONJUNTO MÁS ESTABLE**

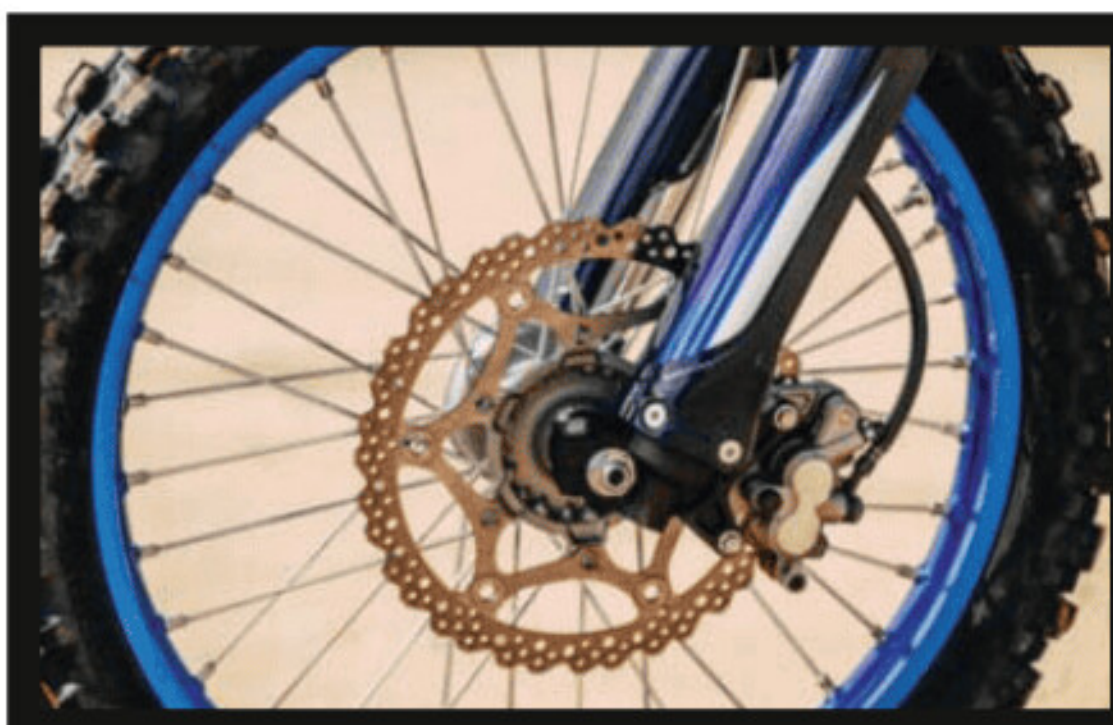
La YZ450F '25 recibe un amortiguador con muelle más blando y unas bieletas diferentes que incrementan la curva progresividad inicial, buscando reducir la trasferencia de pesos al acelerar.

La actual generación de la YZ450F fue estrenada en 2023, cuando Yamaha modificó el diseño de la caja del filtro. Ésta mantenía su posición frontal, pero con un diseño más compacto para estrechar la parte delantera del conjunto.

El nuevo modelo también adopta cambios en la horquilla Kayaba, con un muelle más blando pero más largo, por lo que va más precargado y con ello se busca que la horquilla trabaje desde más arriba.



El motor se mantiene sin grandes cambios, salvo la revisión de la campana del embrague, con mayor cantidad de orificios para optimizar la lubricación.



La unidad probada equipaba un sistema de escape Akrapovic en titanio, procedente del catálogo de accesorios GYTR, y que supone una rebaja de 1,5 kilos y 2 caballos de potencia máxima.

SINGULAR

A los mandos de la YZF 450 también descubrimos un asiento con nueva funda de mayor agarre y resistencia. Eso sí, no varían las formas del sillín, de contorno ovalado en la parte superior y espumado muy duro.

La estrechísima carrocería de la montura azul se traduce en una excelente movilidad, pudiendo sentarnos todo lo adelantados que queramos, aunque allí delante nuestro trasero volverá a sentir la crudeza de la tapa plástica de la caja del filtro y se topará también con un manillar muy alto y estrecho.

En marcha también se aprecia la singularidad de nuestra azul protagonista, empezando por un conjunto que se siente muy alto en general, pero al mismo tiempo muy corto entre ejes. Eso sí, la MX1 azul registra en la báscula unos excelentes 103 kilos en vacío, con lo que se sitúa como la más

Técnica

Precio: 10.699 €; **Motor:** 4T, Un cil., refrigeración líquida; **Diámetro x carrera:** 97 x 60,8 mm; **Cilindrada:** 449 cc; **Compresión:** 13,0:1; **Transmisión sec.:** Cadena; **Cambio:** 5 relaciones; **Chasis:** Doble viga de aluminio; **Geometría:** 26,5° / 120 mm; **Suspensión del/tras.:** Horquilla invertida Kayaba de 48 mm/Monoamortiguador Kayaba; **Freno del./tras.:** Un disco de 270 mm. Pinza de dos pistones / Disco de 245 mm; **Ruedas:** 80/100-21" / 120/80-19"; **Capacidad depósito:** 6,8 litros; **Distancia entre ejes:** 1.490 mm; **Altura asiento:** 960 mm; **Peso:** 103 kg

ligera de su clase empatada con la KTM. Es un registro que tiene truco, con magia de origen esloveno, pues la unidad probada equipaba un conjunto de escape Akrapovic en titanio, que seguramente pesa sobre un kilo menos que el de origen.

De esta forma, la Yamaha destaca en la pista por su excelente manejabilidad, con un tren delantero rapidísimo de reacciones y capaz de girar en un palmo de terreno. La moto japonesa es precisa, natural y muy eficiente en todas las fases de la trazada, ya sea pivotando en curvas planas sin apoyo, como al inclinar en peraltes y roderas.

Ahora bien, y aunque los pequeños cambios consiguen una pequeña mejora en estabilidad frente al modelo anterior, gracias sobre todo a la mayor solidez de las suspensiones, en las rectas la montura azul sigue siendo de las más nerviosas de su clase.



TURBO

Parte del carácter histriónico de la Yamaha se debe también a su imperativo motor, que es sin duda la mecánica más excitante y temperamental de su clase. Fijémonos, en primer lugar, que la YZF 450 ha rendido en nuestro banco de potencia unos excelentes 60 caballos, cifra que sin duda está ampliada por el escape Akrapovic, pues este mismo motor, en configuración de serie, registró el año pasado 58 CV en nuestro Dynojet. Por poner estas cifras en contexto, sabed que la nueva 450 de Triumph rinde de serie 63 caballos, y la KTM, 61 CV; mientras que las japonesas Kawasaki y Honda se quedan en 57 y 55, respectivamente.

Pese a las cifras empíricas, creednos que en la práctica semeja que la Yamaha tiene diez caballos más que todas sus rivales. Esto se debe a un tacto de acelerador muy directo que consigue reacciones inmediatas de la rueda trasera a la mínima caricia

EN LA PISTA, LA YAMAHA YZF450F PARECE MUCHO MÁS POTENTE QUE SUS RIVALES DE CLASE

sobre el acelerador y, en cierta manera, este temperamento logra estresar el chasis en ciertas situaciones.

Eso sí, de medio régimen en adelante, la aceleración tipo "dragster" de la Yamaha se estabiliza y alcanza una progresión más línea, efectiva y divertida. Así es como se

llega a la conclusión de esta mecánica es mejor llevarla en formato monomarcha -de relación larga-, pues la banda de empuje resulta muy amplia y reactividad del motor permite desenterrar recursos rápidos de forma inmediata; reforzando la posición de la YZF 450 como una moto más orientada a pilotos "pro" o los que busquen emociones fuertes.

La propia Yamaha ofrece una herramienta de lo más práctica para intentar domar el carácter de su bestia, con la aplicación YZ Power Tuner que nos permite ajustar los mapas del motor desde el móvil. Esta APP nos parece la referencia del segmento por sus capacidades de intervención y por la facilidad que se pueden hacer las mismas, especialmente con la nueva función estrenada en 2023 que permite regular la agresividad del motor en una escala de siete niveles sin necesidad de tener que crear nosotros mismos los mapas. **M**





ARRANCA EL MUNDIAL DE MOTOGP 2025

PUNTO DE INFLEXIÓN

DESPUÉS DE UN INICIO DE TEMPORADA INMACULADO, MARC MÁRQUEZ COMETIÓ UN ERROR INESPERADO EN LA CARRERA DEL GP DE LAS AMÉRICAS QUE DIO VIDA A PECCO BAGNAIA Y CAMBIA UNA DINÁMICA QUE AMENAZABA CON MINAR AL PILOTO ITALIANO. Y ENTRE TANTO, EL LÍDER DEL MUNDIAL TRAS LAS TRES PRIMERAS CARRERAS DEL AÑO VISTE DE AZUL GRESINI...

TEXTO: CHECHU LÁZARO. FOTOS: GOLD&GOOSE / MOTOGP.COM.

Marc Márquez arrancó de forma idílica su andadura en el box del Ducati Lenovo. La pretemporada ya había dejado entrever que llegaba como nunca al estreno del Mundial y en la primera ocasión que se repartieron los puntos, el sábado del GP inaugural en el circuito de Buriram, se anotó su primer triunfo vestido de rojo oficial. Era 'solo' una victoria al sprint, pero cargada de simbolismo porque el ocho veces campeón del mundo volvía a liderar la clasificación general de MotoGP más de un lustro después. Entre Valencia 2019 y Tailandia 2025 habían pasado 1.931 días, cuatro operaciones en el brazo derecho, un cambio de moto y dos de equipo. Un estreno perfecto que completaría con otra victoria el domingo, en aquella carrera donde tuvo que gestionar la presión del neumático delantero que se le había disparado y se situó a la estela de su hermano hasta que sumó las vueltas necesarias. Estreno para enmarcar de Márquez, que antes de este curso solo había vencido una vez en la cita inaugural de la temporada, en aquel mágico 2014, año en el que enlazó diez victorias consecutivas en el arranque del campeonato.

Por si su debut con la estructura de fábrica no fuera ya especial, la guinda de aquel día la puso el segundo puesto de Álex Márquez. No era la primera vez que dos hermanos compartían podio en la clase reina, aunque solo se había dado en tres ocasiones: Juan y Eduardo Salatino en el GP

de Argentina de 1962, Nobuatsu y Takuma Aoki en el GP de Imola en 1997, y los propios Márquez en el GP de Alemania 2024. En los tres casos habían terminado segundo y tercero. Así que la carrera de Tailandia pasó a la historia porque por primera vez en 75 años de campeonato, dos hermanos habían hecho cima en la máxima categoría del motociclismo mundial. Un hito que el propio Marc valoraba como merecía: "Este fin de semana es un sueño, es algo increíble. No puedo pedir más. Si le preguntas a Álex te dirá que puede pedir cambiar los puestos. Puede que pase este año, porque está yendo muy rápido y seguro que le va a llegar alguna victoria, y por qué no luchar por un Mundial. Pero la familia Márquez Alentá no va a olvidar nunca este fin de semana porque no hay nada más. Estamos en MotoGP, donde están los mejores pilotos del mundo, en un fin de semana normal, en seco, y hemos sido los más rápidos. Esto ya no nos lo quita nadie".

Entonces, los hermanos de Cervera no podían imaginar que esa misma película se repetiría en Argentina dos semanas después. De nuevo con Marc dominando con puño de hierro cada vez que salía a pista, y con Álex escoltándole en segunda posición. Otro día que pasó a la historia del campeonato, no solo por el doblete de los Márquez, sino porque el mayor igualó en la pista de Termas de Río Hondo las 90 victorias mundialistas de Ángel Nieto, precisamente con un triunfo que significaba el 750 de los pilotos españoles en el campeonato.



Una jornada cargada de simbolismo ya que Márquez alcanzaba al mito fundacional del motociclismo patrio. “Es un gran honor igualar a una leyenda como Ángel, porque él fue quien nos abrió las puertas en el campeonato del mundo y es un orgullo para mí”. Marc paseó durante la vuelta de honor una corona de laurel que llevaba inscritas las palabras “Gracias Ángel”. Desde ese momento (y hasta que vuelva a ganar el #93) Nieto y Márquez comparten el tercer escalón del podio histórico por detrás de Giacomo Agostini con 122 y de Valentino Rossi con 115.

EL SALVAJE AUSTIN

El último fin de semana del mes de marzo el paddock de MotoGP hacía parada en Estados Unidos, la segunda en el continente americano y un trazado talismán para Marc Márquez. Todo parecía rodado para el español, que llegaba con pleno de puntos y después de haberse anotado las dos poles, los dos sprint, los dos GP y las dos vueltas rápidas. Si no estaba mucho más escapado en la general era porque por

detrás había otro piloto que había calcado sus resultados, pero siempre un escalón por debajo, su hermano Álex, segundo en todas las parrillas y salidas. Mientras que el tercero en discordia, Pecco Bagnaia, era un mar de dudas que no acababa de tener las sensaciones de 2024 con la Ducati, y que mientras las encontraba iba sumando, pero veía como su desventaja en la clasificación no dejaba de crecer. La paradoja en su caso era que, al mismo tiempo que mostraba síntomas de debilidad incapaz de plantar cara a los Márquez, firmaba su mejor inicio de año en cuanto a puntos, ya que al menos no fallaba en las carreras, como sí había hecho las temporadas anteriores.

Se repitió el guion de cada día el sábado de Las Américas. Pole y victorias al sprint de Marc, segunda posición de Álex y tercera de Bagnaia. Infalible el octocampeón. Sumaba cinco de cinco antes de afrontar ese domingo salvaje en Austin que comenzó con una caótica salida provocada por una fina lluvia que empapó la pista; y que se desmadró por completo cuando el entonces líder de MotoGP tomó las de Villadiego y

salió corriendo desde la parrilla en busca de su segunda moto, con configuración de seco, que estaba en el box. Márquez puso el señuelo y más de la mitad de la parrilla le copió su estrategia, provocando que se abortase la salida y que se añadiese tensión al momento.

Cuando por fin se apagaron los semáforos, Márquez se situó al frente del grupo e hizo lo que mejor sabe hacer en Texas. Escaparse en un trazado de izquierdas que siempre se le ha dado a las mil maravillas. Pasaban las vueltas y la distancia no paraba de crecer. Fue un instante, milésimas de segundo en las que el catalán perdió la concentración cuando estaba a punto de llegar casi al ecuador de la carrera. Pisó un piano mojado con su Ducati y se fue al suelo, cuando su ventaja con Bagnaia era de más de dos segundos. Pese a que quiso retomar la carrera, finalmente se vio obligado a abandonar y sumar el primer cero del curso. Tenía otra victoria en la mano y acabó entregándola en bandeja a su compañero de equipo, que aceptó gustoso el regalo.



Los Márquez arrancaron el año haciendo historia y arrasando, hasta la caída de Marc en Austin, que le impidió terminar la carrera con su Ducati así de destrozada.



“Evidentemente duele cometer este tipo de errores y duele perder 25 puntos de esta manera, pero el motociclismo es así. Sé perfectamente por qué me he caído, he cortado demasiado ese piano a derechas y eso me ha hecho perder el tren delantero, pero lo más importante es que la confianza sigue intacta porque me encontraba muy bien encima de la moto y entendía perfectamente todo lo que estaba pasando y eso me da mucha tranquilidad. Lo positivo es que, aun habiendo cometido un gravísimo error, estoy a 1 punto del liderato y arranca un nuevo Mundial”. Jarro de agua helada para Márquez, que volvía a fallar en uno de sus circuitos marcado en rojo, pero donde no gana desde 2021.

Como no podía ser de otra manera, la caída de Marc agitó la categoría y comprimió la clasificación general. Pecco Bagnaia celebró la victoria de Austin como un título y perdió la voz, desgarrada de gritar bajo el casco. No era para menos, porque hasta ese momento el italiano se veía incapaz de frenar el monólogo de los Márquez; y de un plumazo pasó a celebrar una victoria en te-

rritorio hostil y dar un mordisco en la clasificación. “Es mi primera victoria en Austin y llega después de una caída de Marc, que era más rápido que nosotros. No ha sido fácil, por lo que ha ocurrido durante el test y las dos primeras carreras, en las que tenía que recuperar las sensaciones en la frenada”. Y es que antes de la cita de Estados Unidos, Bagnaia estuvo coqueteando con dar un paso atrás en la evolución de las Demosedici GP24.9 (como la definió el propio Pecco) y volver al modelo 2024 con el que disputó la semana pasada.

EN GOTA, MÁRQUEZ DEJÓ LA VICTORIA EN BANDEJA A BAGNAIA

Había otro piloto tan feliz como Bagnaia en el parque cerrado. Álex Márquez cumplió con la tradición de este 2025 de terminar cada salida en segunda posición, por sexta vez en otras tantas carreras que se habían dado celebrado hasta la fecha. Si en las cinco primeras había finalizado siempre tras su hermano Marc, en Texas le tocó seguir la estela del piloto italiano, con el que peleó una parte de carrera, aunque le acabó dejando atrás. El premio a esta constancia, pese a no celebrar todavía una victoria era que, por primera vez desde que es piloto de la clase reina de MotoGP, el pequeño de la saga Márquez se situaba al frente de la clasificación general. “Son palabras mayores, si alguien me lo hubiera dicho antes de empezar le habría dicho que estaba loco, porque en Austin era un tercero de manual”.

Tras estas tres primeras citas del año teñidas de rojo y donde Marc Márquez demostró una gran superioridad con respecto a sus rivales, la clasificación quedaba indicaba una igualdad que no transmitía la pista. Álex, Marc y Pecco solo estaban separados



por 12 puntos; y la brecha se habría por detrás con los otros dos pilotos de Ducati del VR46, Franco Morbidelli y Fabio Di Giannantonio, a más de 30 puntos del líder.

Bagnaia, que esperaba como agua de mayo la carrera de Qatar, a priori escenario amigo para él, adelantó un fin de semana ese punto de inflexión que ansiaba en el campeonato. Y cuando el campeonato aterrice en Europa es cuando se verá si el esperado duelo entre el 'Dream Team' rojo de Ducati es real o no. También si aguantará el pulso un Álex Márquez que, sin duda, está siendo la gran sorpresa positiva de este arranque de curso. Su hándicap probablemente será la falta de actualizaciones en su Ducati GP24, frente a las oficiales, que ya en Austin implementaron un nuevo colín aerodinámico y que seguirá evolucionando durante todo el curso. Es por eso que, pese a liderar el campeonato, el pequeño de los Márquez no se veía peleando por el campeonato frente a los pilotos del equipo oficial. "Hay que ser realista. Estamos en

un equipo independiente, tenemos una moto que es del año anterior y no habrá mejoras, mientras que los oficiales han empezado más o menos como nosotros y van incorporando cositas que, a priori, mejorará la moto".

LA SEGUNDA MARCA

Si las MotoGP de Borgo Panigale están imponiendo más que nunca su ley en este inicio de curso, la igualdad en el resto de

ÁLEX MÁRQUEZ ES LÍDER DEL MUNDIAL CON A UNA CONSTANCIA EXCELSA

fábricas es notable. No hay más que ver la clasificación de constructores, con Ducati habiendo sumado el pleno de puntos tras tres carreras (111) y las otras cuatro separadas por un colchón de apenas 8 puntos, entre los 36 que sumaba Honda y los 28 de Yamaha. Las japonesas han dado un paso adelante, que se ha hecho especialmente evidente en el caso de Honda. Mientras que las europeas parecen estancadas, incapaces de plantar cara a las todopoderosas Desmosedici, que dominan la clasificación con un top 5; e incluso el rookie Fermín Aldeguer ya ha dejado muestras de su inmenso talento en Texas, donde estuvo peleando por la cuarta posición hasta que se fue al suelo a falta de tres vueltas, cuando era el más rápido, con diferencia, en ese tramo de la carrera.

La teórica marca número dos, Aprilia, no ha tenido la suerte de cara con la ausencia de su jefe de filas, Jorge Martín. Y el único piloto con experiencia con la RS-GP, Raúl Fernández, tampoco pudo completar la

Objetivo: segunda mitad de año

Cada vez está más cerca el regreso de Jorge Martín a la competición y su esperado debut con la Aprilia. El piloto madrileño se lesionó el primer día de test en Malasia y se perdió la pretemporada; y volvió a caer los días previos al inicio del Mundial en un entrenamiento privado en el karting de Menàrguens [Lleida]. En total, más de dos meses parón, diez huesos rotos y tres Grandes Premios en blanco por culpa de una complicada lesión en la mano izquierda, de la que ya ultima su recuperación. Martín reapareció por sorpresa en el GP de Las Américas, para hacer piña con su equipo y conocer mejor las dinámicas del proyecto de Noale. Allí, habló por primera vez de ese segundo accidente que fue más grave de lo que en principio parecía: "Fue una de las caídas más agresivas de mi vida, porque me hice mucho daño y fue muy, muy fea. Aparte, con lesiones complicadas, que es lo que más me está molestando. Las tres fracturas en la mano izquierda, cuatro en el pie y la costilla, que aún no sabemos claramente que es lo que hay ahí. Ha sido dura, pero ahora estoy más animado. Me encuentro mejor, puedo caminar y hacer vida normal, que esto es importante". Tras esa

segunda operación en menos de dos semanas, el piloto madrileño llegó a dudar de si podría volver a subirse en una MotoGP: "Salí de la operación y tenía que sujetarme la mano con la otra para moverla. Ahí sí me planteé si mi mano se iba a recuperar o hasta dónde podría llegar. No era dudar de si quería dejarlo, eran dudas de saber si podría volver".

El campeón en título empieza ya a ver la luz al final del túnel tras su aciago inicio de año y se pone de objetivo la cuarta cita de la temporada: "No sé cuándo volveré al cien por cien. Mi idea es probar en Catar, pero no voy a entrenar hasta que llegue el momento y ahí será cuando realmente sepa si mis huesos se están curando o no. Si no están curados, aunque yo me encuentre bien no hay opción de que vuelva.

Quiero estar seguro de que, si vuelvo, no va a volver a romper". Aprilia intentó organizar un test previo con la RS-GP, aunque eso suponía cambiar algo que el reglamento no contemplaba y, aunque se solicitó su modificación a la MSMA [la asociación de fabricantes], no hubo la unanimidad requerida. Así que, no le quedará otra a Jorge Martín que arrancar la defensa del título lastreado física y técnicamente; y con una desventaja en la general importante con respecto a sus rivales. "Vengo de diez fracturas en total, con una moto que no conozco, con 6.000 o 7.000 km menos que mis rivales. El principio será muy complicado, el objetivo en la segunda parte del año será ir a por esos podios, intentar ganar carreras y es mi mentalidad. Pero queda mucho trabajo para llegar hasta ahí".



Ogura es una de las gratas sorpresas en el inicio de 2025. Se esperaba más de Bezzecchi con la Aprilia, pero el italiano suma muchas caídas.



pretemporada por lesión y arrancó el curso tocado. Se esperaba mucho de Marco Bezzecchi, pero el italiano es el piloto que más caídas acumula en esta primera parte del año y se está mostrando muy irregular. La noticia más positiva, sin duda, es el rendimiento del rookie Ai Ogura, que impresionó en su primer Gran Premio en Tailandia finalizando cuarto en el sprint y quinto en la carrera. Un debut del domingo a la altura de los mejores estrenos en la clase reina. De hecho, si solo nos ceñimos a la era MotoGP, los únicos rookies que en su día lograron un resultado mejor que ese quinto de Ogura fueron Pedrosa y Lorenzo, segundos, y Marc Márquez, tercero. Palabras mayores.

En Honda empiezan a recoger los frutos de años improductivos de siembra sin resultados. La RC213V de 2025 supone un paso adelante claro con respecto a las versiones precedentes, aunque sigue pecando en dos aspectos fundamentales, falta de potencia y de agarre. Ya es una moto que



El rodeo de Ducati

Con la victoria en el GP de Las Américas de Pecco Bagnaia, Ducati puso el 'check' al único circuito que se le escapó la victoria en 2024. Entonces, un intratable Maverick Viñales con la Aprilia evitó el pleno de las motos de Borgo Panigale la temporada pasada. Ahora, ya pueden decir que han completado un ciclo natural sin bajarse de lo alto del podio, habiéndose impuesto en todos los circuitos y sumando la friolera de 20 triunfos consecutivos. Con estas cifras, ya igualaba la segunda mejor racha de una marca de todos los tiempos en la categoría reina, que firmó en su día MV Agusta a finales de los '60. Y pretende seguir sumando y reescribir la historia, ya que tiene a tiro batir la marca de Honda, que logró 22 victorias seguidas entre 1997 y 1998. En esta tercera década del siglo XXI, Ducati puede convertirse en la marca más dominante de la historia. Ni siquiera el hecho de perder dos motos le ha hecho bajar el pistón, más bien todo lo contrario, ya que la fábrica italiana suma su mejor inicio de la temporada, habiendo copado las tres posiciones de podio en todas las carreras y todos los sprint. ¿Hasta dónde llegará la racha en Ducati?



Joan Mir está teniendo un rendimiento mucho mejor de lo que dicen sus números y por fin la Honda está en clara línea ascendente.

permite entrar muy fuerte en las curvas sin ser tan crítica como era en el pasado, cuando sus pilotos perdían el tren delantero con suma facilidad. Zarco ya se ha dejado ver delante, con el sexto puesto de Argentina como tope, Marini está siendo regular y constante como acostumbra, habiendo sumado en tres carreras ya más puntos que en todo 2024. Mientras que Joan Mir está dejando destellos en muchas ocasiones, que no se han visto recompensados en la clasificación. Pero lo importante es que se tocó suelo y la línea marcada es claramente ascendente.

En Yamaha se percibe menos optimismo que en Honda, quizás porque la gran pretemporada infló las expectativas, que no se han terminado de cumplir. Hay déficit claro de velocidad punta y sus pilotos siempre están a la cola en esta clasificación. Y eso supone décimas gratis en una vuelta.

Tienen un piloto diferencial como Quartararo, al que le hemos visto plantar cara a las Ducati como en el sprint de Las Américas, pero como en el caso de Mir, su posición en el campeonato no es reflejo de su potencial. El que no acaba de encontrar las sensaciones es Rins, perdido en la parte trasera del pelotón, y sin que dé muestras de reacción, ni siquiera en un circuito como el de Austin donde ya venció en el pasado. Había muchas esperanzas puestas en la recuperación de su equipo satélite, y está siendo otra de las claves en su evolución. Especialmente en la figura de un Jack Miller que por momento está siendo el mejor con la YZR-M1, mientras que el pobre Oliveira cumplió con su maldición de lesionarse en el inicio de temporada, por culpa ajena. Esta vez el que le tiró fue el rookie Fermín Aldeguer.

Y en KTM ya se han encendido las primeras alarmas. Cuando parecía superado



Johann Zarco con Honda y Jack Miller con Yamaha están siendo protagonistas en este inicio de campeonato desde sendas escuderías satélites.

el terremoto financiero de este invierno, el inicio de temporada ha provocado las primeras fisuras en el proyecto más ambicioso de la marca desde que debutó en MotoGP. Con una alineación en la que juntaron a cuatro campeones del mundo, tres de ellos ganadores en la clase reina y la joya de la corona, Pedro Acosta, en lugar de avanzar han ido hacia atrás, incapaz

¿HAY CASO ACOSTA? KTM TEME FRUSTRAR A LA JOYA DE SU CORONA

de solucionar las tremendas vibraciones que genera su tren trasero. El siempre fiable Binder ha sumado menos puntos que nunca en el arranque del campeonato, Bastianini está haciendo su propio camino y está muy lejos en tiempos, pero suma puntos cada domingo como buen carreterista que es y a Viñales les está faltando un poco de suerte, porque en el circuito de Las Américas, donde había arrasado en 2024 y tenía un gran ritmo con la KTM, se le paró la moto en la salida e hizo una gran remontada, pero nos quedamos sin saber hasta dónde habría podido llegar.

Pero lo que más preocupa en las oficinas de Mattighofen son las primeras muestras de frustración de un Pedro Acosta, que no termina de entender la inconsistencia de la RC16. El murciano es capaz de plantar cara a las Ducatis y no poder seguir al resto de fabricantes en el mismo circuito. “El proble-

ma principal es no entender las cosas. No es normal que estemos todo el fin de semana con problemas, y lo que es un poco extraño de entender es que de golpe todo parece que empieza a ir bien y al rato vuelven otra vez los problemas de bloqueo en el tren delantero y no puedo parar la moto. Hay algo que pasa, que no saben entender en la moto”. Es evidente el paso atrás de KTM en este inicio de temporada, lo que ha disparado los rumores sobre su continuidad. ¿Hay caso Acosta? El mismo protagonista quiso aclararlo en Austin. “En la vida, cuando tienes plan A y B, muchas veces no haces ni el A ni el B. Hay que centrarse ahora mismo en el plan A, tenemos dos años de contrato con KTM. Hay muchas cosas que dentro de poco van a ir cambiando, sobre todo para el siguiente reglamento. Hay que tomárselo con calma y a ver hasta dónde podemos llegar”. Hay caso Acosta... **M**

CARLO PERNAT

EL FLAUTISTA DE HAMELIN



Ya hemos hecho las primeras carreras del Mundial y ya podemos decir que Marc Márquez está de vuelta. Ha vuelto a ser el piloto que era. Le ha llevado mucho tiempo conseguirlo, ha sido un viaje increíble, una historia de superación de un gran campeón, con una fortaleza mental impresionante para solucionar sus problemas físicos y para adaptarse a una moto como la Ducati del año pasado, que ahora ha quedado meridianamente claro que no era la mejor de las Desmosedici. Con la actual Ducati ha vuelto a demostrar que es el número 1. Lo ha sido siempre y no tiene discusión.

Debería estar enormemente agradecido a Gigi Dall'Igna, porque gracias a él ahora está vestido de rojo oficial. Fue Dall'Igna quien quiso llevar a Márquez a Ducati. Lo tenía claro y no le importó cargarse toda la política de jóvenes que había implementado la marca en los últimos años. Ahora podemos decir que eligió bien. Y es que los ingenieros no son ni managers ni empresarios, quieren ganar a toda costa y está claro que Gigi sabía que atraer a un ocho veces campeón del mundo para que pilotase su moto era toda una garantía al mismo tiempo que un placer para él.

Pero incluso Marc Márquez es vencible y el primer rival que tiene no es ni un hermano ni un bicampeón de MotoGP. Es él mismo. En la carrera del GP de Las Américas quedó claro. Una carrera que tenía controlada con más de dos segundos de ventaja la tiró por la borda, después de pisar un piano mojado e irse al suelo. Y tengo que decir que, francamente, por momentos me recordó al Márquez que tuvo tantas caídas antes de llegar a Ducati. En cualquier caso, está demostrando que es el más fuerte de este inicio de año y va a ser tremendamente difícil vencerle este año.

Me veo en la obligación de criticar lo que se vio en la salida del GP de Las Américas porque ha quedado claro que el reglamento que se aprobó sobre el procedimiento de salida no es un reglamento justo. Me pareció increíble que tres minutos antes del inicio Márquez salió corriendo hacia el box, seguido de una decena de pilotos. Parecía como si el flautista de Hamelín tocara y los ratones le seguían para cambiar la moto y las ruedas. En mi opinión, esto no ha sido justo para los que habían calzado neumáticos slicks desde un inicio. Había siete u ocho pilotos que estaban en la segunda mitad para atrás de la parrilla y que habían hecho una apuesta. Deberían haberles premiado por acertar y en su lugar les penalizaron. Dirección de Carrera cometió un grave error y detuvo el inicio de la prueba para volver a salir todos juntos. Si no sacan en ese momento la bandera roja, habrían sido sancionados los pilotos que fueron a boxes; y seguramente

la victoria se la habrían disputado alguno de los que arriesgó en la parrilla montando el neumático liso. Davide Brivio, jefe de equipo del Trackhouse, estaba muy cabreado porque sus pilotos habían optado por la goma ganadora, y con razón.

Esperábamos algo diferente de este inicio de año, pero el dominio de las Ducati sigue ahí. Y es increíble. En todas las carreras han copado todas las posiciones de podio y casi siempre han estado los cinco primeros. Aprilia tuvo muy mala suerte de perder a Jorge Martín en el inicio de la pretemporada, porque era su faro y el número 1 del campeonato. Y un número 1 que no es solo simbólico ya que el español es un piloto que sabe competir por encima de los problemas y no es ninguna casualidad que le llamen 'Terminator'. Tengo muchas ganas de verlo lo antes posible y sobre todo de verle enfrentado a Márquez, pero incluso habiendo hecho un gran trabajo en Aprilia, aún no están al nivel de las Ducati. Un salto hacia delante de los de Noale, aunque todavía tiene algún problema en los 'time attack' y también en frenada, en la parte delantera de la RS-GP. Queda trabajo por hacer. Esperaba algo más de Bezzecchi, que hizo una buena pretemporada y estaba siendo protagonista, pero me parece que siempre suele estar un paso por detrás de las Ducati.

Las marcas japonesas han dado un gran paso adelante. Algo más la Honda que la Yamaha. Yo pensaba que los de Iwata habían hecho un trabajo mejor, por las dinámicas y que habían fichado europeos en puestos clave, pero en cambio tengo que decir que Honda ha dado un salto increíble y a menudo están con tres pilotos diferentes entre los diez primeros. Ya sea Zarco, Mir o Marini. Creo que fue un gran movimiento haber fichado a Romano Albesiano desde Aprilia, aunque apenas haya supuesto un impacto técnico porque es un recién llegado, pero les vendrá bien para un método de trabajo que necesitan. En cualquier caso, una grata sorpresa ver de nuevo a Honda arriba. En Yamaha estamos viendo a Miller muy implicado y que lo está dando todo. En parte es algo natural ya que solo tiene un año de contrato, con opción a otro y tiene de demostrar. Él quiere quedarse allí, pero para ello tiene que obtener resultados. De Quartararo esperaba algo más, pero estoy viendo que todavía no se encuentra perfectamente integrado con su nueva moto.

Estaba esperando un paso adelante similar por parte de KTM, pero creo que ahora está más preocupado por solucionar sus problemas financieros, pero en mi opinión están cometiendo un grave error, que no es otro que apostar todo por Pedro Acosta. No tengo dudas de que es un campeón y un fenómeno, pero a día de hoy la KTM no se pilota bien, no es cómoda para pilotos con el estilo de Bastianini, por ejemplo. Esto hay que saber gestionarlo dentro de una fábrica porque tienes que poder desarrollar la moto para diferentes pilotos. No solo para uno. Además, también necesitan recursos financieros, pero creo que dentro de un mes el departamento de carreras tendrá algunos recursos extra.

Esta caída de Márquez ha vuelto a poner en orden el campeonato. Por lo menos en buenas condiciones en términos de números y clasificaciones. Si le hubieran dicho a Álex Márquez que después de tres Grandes Premios estaría en lo más alto de la clasificación, probablemente ni siquiera lo hubiera creído. Hay que reconocer que Alex ha dado un gran salto adelante con la moto 2024, será un candidato al podio en casi todas las carreras y yo espero que haga algo grande este año. Pero, seamos realistas, Marc Márquez es el que ha demostrado que es el hombre a batir. **M**

**FUE INCREÍBLE QUE MÁRQUEZ
CORRIERA HACIA EL BOX, LE
SIGUIERAN UNA DECENA DE PILOTOS
Y NO LES SANCIONASEN**

MOTOCICLISMO

ESPECIAL

HISTORIA DE LA MOTO DEPORTIVA

1908-1961



**POR SOLO
10€
YA EN
TU KIOSCO**

Un número especial dedicado a la historia
de las motos de competición

www.sportlifeiberica.es



Rookies de oro

El motociclismo español no para de producir diamantes en bruto que llegan lo suficientemente pulidos al campeonato del mundo como para ser protagonistas desde el primer día. Y la joven camada de 2025 tiene dos claros referentes en las figuras de dos pilotos murcianos que se conocen a la perfección: Álvaro Carpe y Máximo Quiles. El primero fue captado por el potente equipo Red Bull KTM Ajo, después de lograr la machada de ganar en 2024 el JuniorGP y la Rookies Cup. Un hito que no había sucedido nunca hasta hace un par de temporadas, cuando José Antonio Rueda hizo el doblete por primera vez en 2022 y que se ha repetido después con Ángel Piqueras y el propio Carpe. Todos ellos protagonistas de este inicio de Mundial de Moto3 y favoritos para el título, seguro, los dos más veteranos. En el caso de Carpe, que había debutado en

el último GP de la Solidaridad que cerró el curso pasado, estuvo a punto de dar la campanada en la cita inaugural de Tailandia. Terminó segundo y subió al podio en la que era su primera carrera como piloto permanente.

Ese estreno tan brillante del murciano no lo pudo ver en directo su paisano Máximo Quiles, entre otras cosas porque no había cumplido la edad mínima permitida para disputar un GP, en su caso los 17 tras haber finalizado entre los tres primeros en la Rookies Cup y el JuniorGP. Enrolado en la histórica escudería del Aspar Team, Quiles se perdió las dos primeras citas de la temporada al cumplir años el 19 de marzo y se plantó en el Circuito de Las Américas para completar su primera aventura mundialista. Desde el viernes y en agua, estuvo con los mejores, clasificó segundo en parrilla y en carrera terminó



quinto, luchando por la cuarta posición hasta la última curva con Piqueras. Pese a no subir al podio, Quiles hizo algo único en COTA, liderar su primera vuelta como piloto mundialista, dejando el sello en su estreno. Álvaro Carpe y Máximo Quiles, dos rookies que reflejan la buena salud de nuestra cantera y aseguran un futuro de gloria para el motociclismo español.



MONOPOLIO PIRELLI

El Mundial de MotoGP ha elegido al fabricante italiano para su nueva generación de MotoGP de 850 cc que se estrenará en 2027 y durará, al menos, hasta 2031. De esta forma, Michelin dejará de suministrar neumáticos a la clase reina tras once temporadas ininterrumpidas como proveedor único y tomará el relevo Pirelli, que será la única marca presente en el paddock. El año pasado la marca italiana se hizo con el control de las categorías pequeñas de Moto2 y Moto3, que desde que nacieron habían estado calzadas por Dunlop, y en apenas tres años tendrán la exclusividad total al sumarse MotoGP y MotoE, que también está incluida en el acuerdo. Y no hay olvidar que ya estaba presente tanto en el Mundial de Superbike como en el JuniorGP, así que Pirelli, prácticamente monopolizará todas las categorías mundialistas de dos ruedas.



AUGUSTO DEBUTA CON YAMAHA

La lesión que sufrió Miguel Oliveira durante el sprint de Argentina le impidió disputar el GP de Las Américas y su lugar en el box del Pramac Yamaha lo ocupó el probador de la marca, Augusto Fernández. Se dio la circunstancia de que el piloto balear había sido llamado previamente por el equipo oficial de WSBK para sustituir al también lesionado Jonathan Rea en la ronda de Portimao; y hasta realizó un test con la YZF-R1 en el trazado portugués. Sin embargo, la coincidencia de ambas carreras en el mismo fin de semana hizo que Augusto se decantara por la cita de MotoGP. Fue su estreno oficial con la YZR-M1 donde sumó sus primeros puntos en la carrera del domingo al finalizar 13º y podría disputar algún GP más sustituyendo a Oliveira, si el portugués no se acaba de recuperar; al margen de los 6 GG.PP que por contrato iba a disputar como wild card.

VALENCIA 2031

Dorna y la Generalitat Valenciana sellaron un nuevo acuerdo de renovación confirma al Circuit Ricardo Tormo como sede de cinco Grandes Premios más, desde 2027 hasta 2031, ambos inclusive. Como ocurrió con la renovación del GP de Cataluña, este acuerdo garantiza la celebración de cada una de las ediciones hasta la próxima década. Y ya son dos trazados españoles los que esquivan la temida rotación de circuitos peninsulares, quedando Jerez, Aragón y Portimao en situación más delicada. Desde que se estrenó Valencia en el calendario en 1999, solo se ha ausentado en 2024, por mor de la DANA, y desde 2002 ha sido sede del último GP del año.



BRASIL CALIENTA

El pasado invierno se hizo oficial el regreso del gigante sudamericano al calendario de MotoGP a partir de 2026 y hasta 2031. El escenario será el Goiânia International Racetrack Ayrton Senna, que necesita finalizar una serie de reformas para completar su homologación. Tras la cita argentina, se realizó un evento de bienvenida en el circuito brasileño al que asistieron los pilotos mundialistas locales, Diogo Moreira (Moto2) y Eric Granado (MotoE), además de Luca Marini y del ítalo-brasileño Franco Morbidelli que se dio un baño de masas con la 'torcida' local y presumió de raíces brasileñas por parte materna. "Se respira una gran pasión por el motociclismo, siento una gran conexión y a mí me encanta su estilo. Tengo muchas ganas de brindarles un gran resultado el próximo año".



KEVIN CAMERON

LA ENERGÍA CINÉTICA DEL ESCAPE



Hace poco se ha sabido que BMW ha solicitado una patente para un sistema que utiliza la energía residual del flujo de gas de escape para generar carga aerodinámica en las curvas en una moto. El flujo de los gases de escape a alta velocidad podría actuar como una bomba que a su vez aumentase el flujo de aire entre los laterales inferiores del carenado y el asfalto cuando se alcancen grandes ángulos de inclinación. Esto está directamente inspirado en una aplicación similar que emplean bajo el chasis los F1.

El uso de esta energía del escape ya se empleó en 1947 en el avión de pasajeros bimotor Convair, que disponía de cilindros radiales en estrella refrigerados por aire. Normalmente, las aletas de refrigeración de paso estrecho y la intrincada tabicación de estos motores radiales necesitaban unos 0,03 bares para lograr el flujo de aire de refrigeración necesario. Esto provocaba una resistencia aerodinámica para refrigerar elevada. Se decidió entonces utilizar la energía del escape para reducir esta resistencia, y también para aumentar el empuje. El aire de salida de refrigeración, calentado por el contacto con las aletas del motor, se llevaba hacia atrás desde cada góndola del motor mediante un par de grandes conductos que pasaban por encima del ala. Luego, cada uno de ellos volvía a entrar por los lados del motor y terminaba a poca distancia dentro de ellos. Había dos colectores de escape, cada uno con el escape de 9 de los 18 cilindros de cada motor. La transferencia de energía entre el gas escape a alta velocidad y el aire de salida de refrigeración, con mayor volumen y menor velocidad, aceleraba el segundo. Y además, esta aceleración hacia atrás por la masa de aire de refrigeración, también producía empuje. El resultado de utilizar este efecto para mover aire a través de un venturi de carga aerodinámica se denomina difusor soplado por escape.

En vuelo, el uso de estos "tubos de aumento" añadió casi 20 km/h a la velocidad del Convair 240, y aumentó la carga útil de despegue en más de 900 kg. Los tubos también satisfacían todos los requisitos de aire caliente como la calefacción de la cabina, el desempañado de los parabrisas o el deshielo de las alas. Sin embargo, el rápido desarrollo de la propulsión con reactores puso fin al uso de motores alternativos en los aviones comerciales.

Un problema en MotoGP es que el piloto va a horcajadas sobre una gigantesca fuente de calor con fugas. Aproximadamente dos tercios de la energía que contiene el combustible se divide entre gas de escape y el calor que tiene que eliminarse con la refrigeración. No es difícil canalizar el gas de escape más allá del piloto, para que salga por detrás, pero el flujo de aire caliente de los radiadores de agua y aceite es muy grande. Cuando las motos después de las tandas de entrenamiento se paran en la recta para practicar salidas, se distingue el brillo del aire

caliente que se eleva lentamente de sus motos. Mantener este calor alejado del piloto ya ha obligado a doblar los bordes superiores de los carenados hacia dentro contra las vigas del chasis para sellar el paso de calor y taponar otras fugas. Sin embargo, el continuo problema de sobrecalentamiento de los pilotos deja claro que esto no es algo que se vaya a solucionar con cinta americana. El carenado que está situado detrás de los radiadores y a los lados del motor, debería convertirse en una especie de tubo que condujese el aire caliente más allá del piloto, hacia la parte trasera, al igual que el sistema de escape, que lleva los gases de escape más allá del piloto.

Ahora estamos viendo que las habituales salidas laterales para el aire del radiador, de tipo branquias, se están diseñando para crear flujos de aire dirigidos hacia arriba como medio para mantenerlos alejados del piloto. Se dice que, durante el desarrollo de la Ducati Supermono a principios de los años 90 se descubrió que las salidas de aire caliente en los laterales del carenado aumentaban la resistencia aerodinámica.

Los responsables de las normas técnicas esperan que la reducción de la potencia con las nuevas motos de 850 cc en 2027 reduzca velocidad máxima y se espera también que la reducción de potencia haga menos factible el continuo y costoso desarrollo de dispositivos aerodinámicos que consumen energía. ¿Qué será lo siguiente? ¿Envolver los tubos calientes en dispositivos termoeléctricos cuya potencia de salida permita una reducción en el tamaño y peso del alternador accionado por el motor?

El concepto de un eyector es utilizar la alta energía de una corriente de fluido de movimiento para acelerar una corriente de menor energía. Empleamos este principio cuando soplamos sobre una cucharada de sopa caliente para enfriarla: el chorro de aire caliente de movimiento rápido procedente de nuestros labios arrastra un volumen mayor de aire circundante más frío. BMW sugiere utilizar este concepto como se utilizó una vez en la F1; utilizar la energía del escape para operar un difusor soplado, generando carga aerodinámica útil para aumentar el agarre en las curvas. Esto también puede estimular la investigación de la aplicación de la energía del escape a la tarea de mover el aire de refrigeración a través del sistema de radiadores de agua y aceite en la parte delantera, pasando por el motor sin calentar al piloto, y saliendo por la parte trasera.

Aunque la eficiencia del motor varía mucho a lo largo del rango de apertura del acelerador y del régimen, es como máximo del 25 al 30 %. ¿No podemos encontrar trabajo útil para parte de esta energía residual? Una respuesta tradicional son los turbocompresores, pero como nunca ha habido una categoría de carreras de motos de carretera para motores turbo, sus problemas de brusco e impredecible aumento de par han hecho que sólo se hayan empleado de manera muy escasa en algunas motos de serie de los años 80, y en modelos de poca potencia y pretensiones deportivas. Una MotoGP está repleta de sistemas y piezas en su interior, por lo que colocar en su interior un tubo no es una buena solución, y no se puede aplicar el diseño del eyector soplado por escape del Convair 240, es imposible, así que, ¿nos olvidamos de la abundante energía cinética del escape, y nos ajustamos a la potencia disponible en las motos de 2027? Mantener frescos a los pilotos ya requiere algo parecido a convertir la moto en un tubo sin fugas que no sople sobre su cuerpo. Y si de todos modos tiene que parecerse más a un tubo, ¿por qué no estudiar la posibilidad de ayudar al flujo de aire a través de él con la energía del escape? **M**

PARA LOS INGENIEROS, UN
DOLOR DE CABEZA ES SABER LA
ENERGÍA QUE SE DESPERDICIA

CARRERA DE LA MUJER

2025



GRAN CANARIA
23 DE MARZO

VALENCIA
30 DE MARZO

MADRID
11 DE MAYO

VITORIA
1 DE JUNIO

GIJÓN
8 DE JUNIO

A CORUÑA
21 DE SEPTIEMBRE

ZARAGOZA
19 DE OCTUBRE

BARCELONA
16 DE NOVIEMBRE

SEVILLA
23 DE NOVIEMBRE



**ÚNETE A
LA MAREA ROSA**

WWW.CARRERADELAMUJER.COM

OYSHO



VEHÍCULO OFICIAL
V O L V O



CAPÍTULO III

ROMPIENDO MOLDES

LA LLEGADA DE LA CATEGORÍA MOTO2 AL MUNDIAL SUPUSO UN CAMBIO RADICAL EN LA FILOSOFÍA QUE EL CAMPEONATO HABÍA TENIDO DESDE SU NACIMIENTO, E INCLUSO DE LA COMPETICIÓN DEL MÁXIMO NIVEL EN GENERAL. ELIMINAR, AUNQUE FUESE PARCIALMENTE LA ENTRADA DE DIFERENTES MARCAS SUPONÍA ROMPER CON LA ESENCIA DE LA COMPETICIÓN, BASADA EN LA LUCHA ENTRE LOS DIFERENTES FABRICANTES.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: SLIB / GOLD&GOOSE.

Cuando las carreras de motos surgieron con fuerza a principios del siglo XX, sus motivos y sus éxitos estaban claros. Por una parte, se trataba de un nuevo espectáculo que aunaba novedad, riesgo y tecnología para atraer al público, por otra era la mejor manera de comprobar las prestaciones y la calidad de los productos que los fabricantes vendían. Esa práctica se mantuvo, y con ella se organizaron prácticamente todas las competiciones, incluyendo el Mundial desde su nacimiento en 1949. A lo largo de los años, con más o menos altibajos de participación de marcas, las diferentes categorías, separadas por la capacidad de los motores fueron apareciendo y desapareciendo, pero siempre abiertas a la participación de cualquiera que cumpliera las reglas.

Con los años, las marcas interesadas en las carreras fueron disminuyendo, y llegados al siglo XXI el Mundial se encontraba con serios problemas de rivalidad, porque no había marcas implicadas. El reglamento, basado en cilindrada, que favorecía a los motores de dos tiempos, que ya habían desaparecido a efectos prácticos en las motos comerciales, no hacía el Mundial atractivo a las grandes marcas. Sin embargo, la FIM se encontraba con el problema de la existencia del Mundial de Superbike, que chocaba con el empleo de motos de serie o derivadas, que podrían ser una fuente de suministro de motores, como había ocurrido en gran parte de la historia del Campeonato. La primera solución fue la llegada de MotoGP con motores prototipo, que salvaban el enfrentamiento con Flami-

ni, el organizador del WSBK, pero extender ese reglamento a las categorías inferiores se mostró inviable por el presupuesto necesario para construir esos propulsores. Llevó años de discusiones lograr una solución, de hecho, inicialmente se había planteado el empleo de motores de supersport, y con ese reglamento comenzaron a plantearse y fabricarse las primeras motos. El empleo de un motor, unos neumáticos, un sistema electrónico e incluso de combustible y lubricante únicos, iba a asegurar una adecuada uniformidad mecánica para lograr igualdad en ese sentido, pero rompía las reglas establecidas y fue una decisión que no estuvo exenta de críticas desde muchos sectores, incluidos algunos fabricantes.

ÉXITO SIN PRECEDENTES

En cualquier caso, la posibilidad de participar en el Mundial con un presupuesto al alcance de empresas privadas y escuderías se demostró a nivel deportivo como un verdadero acierto, al menos inicialmente. Prácticamente cualquiera que tuviese inquietudes técnicas e ideas para construir un chasis se puso manos a la obra, imitando a los que ya habían comenzado anteriormente a hacerlo con el reglamento aún sin definir completamente, porque más allá del Mundial, las primeras Moto2 empezaron a correr en España un año antes, no sólo con motores Honda, sino también Yamaha. Era una fórmula que permitía correr con un presupuesto ajustado, algo que, tras la gran crisis del 2008, era más que imprescindible.

La llegada de Moto2 logró algo muy importante, y que no se veía en el Mundial desde hacía décadas, la variedad mecánica,





Las motos



2010 KALEX MOTO2

La Kalex era una de las pocas motos procedentes de Alemania, pero con una metodología procedente del automovilismo, aunque con poca experiencia en la competición en motos. Su Moto2, con un chasis monolítico de aluminio realizado únicamente con piezas de duraluminio fresado en máquinas de control numérico, tenía la ventaja de estar totalmente controlado en su fabricación, de manera que era fácil realizar modificaciones muy precisas con nuevas piezas. El equipo Pons no logró más que un segundo puesto a lo largo del año, pero la Kalex fue la moto que logró evolucionar más rápidamente en las siguientes temporadas.



2010 MORIWAKI MD600

Con la experiencia de décadas de trabajo con Honda, tanto en la elaboración de componentes para los motores, como del chasis, La Moto2 de Moriwaki adoptó una estructura bastante tradicional sobre una base de elementos probados, que se unió a un equipo como el Gresini con una amplia experiencia en la puesta a punto. Su MD600 no era una moto tan rígida como otras, con una estructura mixta de pieza mecanizadas y de chapa, y se adaptó rápidamente a los neumáticos Dunlop. También mantuvo la relación con algunos suministradores japoneses como fue el caso de Nissin, elegido para los frenos frente a la gran mayoría de sus rivales que equipaban Brembo.



El primer chasis de Kalex presentaba una estructura tremendamente rígida. La Motobi, a diferencia de otras Moto2, mantuvo la pipa de la dirección cerrada y el conducto del aire fue redirigido a la zona inferior.

con la aparición de toda una multitud de chasis, desde los realizados por pequeñas firmas de motos comerciales como Bimota o MZ, a las de artesanos privados, pasando por los de las empresas especializadas en ellos, que ya se dedicaban a la fabricación de componentes para las carreras como Suter, Moriwaki, TSR o FTR. Cada fabricante ponía en práctica sus propias ideas, y para la mayoría de ellos eran pura teoría, porque eran sus primeras motos completas, por mucho que las restricciones en el uso de componentes, hiciese que se crease una cierta similitud entre todas ellas. En esa primera temporada de 2010, los equipos tuvieron que aprender algunas lecciones. Además del lógico trabajo habitual de puesta a punto, había que ocuparse de desarrollar una moto con un presupuesto que en muchos casos estaba muy limitado. De hecho, de las primeras unidades aparecidas en las primeras carreras a las que acabaron la temporada, la mayoría había necesitado mucho trabajo, y prácticamente no había ninguna que no hubiese requerido cambiar alguna característica de sus chasis, hubo quien diseñó y fabricó hasta tres versiones diferentes. Este caos no se repitió en la segunda temporada, porque una vez vista la efectividad de cada constructor, los equipos descartaron las motos menos efectivas para concentrarse en las que garantizaban competitividad y no exigían un intenso trabajo de desarrollo sino simplemente la puesta a punto habitual en los circuitos.

La escabechina a final de año fue muy importante, y de cara a 2011 la mayoría de

las motos había desaparecido, se quedaron básicamente cuatro fabricantes: Suter, FTR, Kalex y Moriwaki, a los que se sumaban las motos de las escuderías con mecánicas propias que tenían presupuesto o eran sus fabricantes, como Tech3, MZ, Motobi o Speed Up, aunque este último aún no había construido su propio chasis, sino modificado un FTR. El resto prácticamente desapareció para siempre.

En realidad, las restricciones del reglamento lo que hacían era que el parámetro libre fuese el chasis y el basculante, aunque hay también algunos detalles como la toma de aire y la aerodinámica para lograr unas mayores prestaciones. Inicialmente los chasis solían ser demasiado rígidos y el "chatter" en las curvas se convirtió en el gran problema hasta que poco a poco los bastidores fueron siendo dotados de mayor elasticidad lateral para suplir la disminución de la eficacia del trabajo de las suspensiones con las motos muy inclinadas.

OTRAS TRES

En el capítulo pasado comenzamos a hacer un repaso de las motos participantes ese primer año 2010, y en este continuamos con la larga lista, comenzando con la que a la postre se convertiría en la gran dominadora de la categoría, la Kalex. Se trataba de una empresa alemana que hasta entonces se había concentrado en el sector de la competición de las cuatro ruedas, y que trabajaba con procesos de alto nivel desde sus cálculos iniciales, hasta sus procesos de fabricación totalmente controlados, realizados por completo desde elementos mecanizados en máquinas CNC. Su llegada al Mundial vino de la mano del equipo Pons, casi una casualidad que a larga definiría el devenir de la categoría.

La Kalex era, sin duda, una de las motos con mejor acabado, en la que todo encajaba perfectamente, cada pieza con un acabado exquisito, y todo de la mayor calidad. El chasis de doble viga estaba fabricado a partir de cinco piezas de duraluminio 5083 mecanizadas y encajadas antes de unirse finalmente con soldadura, una estructura bastante rígida en la que se podía regular el ángulo de dirección y tres posiciones del offset en la pipa y altura del basculante. Las suspensiones y los frenos se confiaban a Öhlins y Brembo, y la carrocería había sido diseñada en 3D previamente. A lo largo del año se realizaron tres nuevos chasis variando la rigidez de distintos elementos, también tres basculantes diferentes con las mismas modificaciones. Nuevas bieletas de suspensión trasera y un nuevo sistema para ajustar la geometría delantera. También un nuevo escape, aunque sin cambios en la aerodinámica salvo en la pantalla del carenado. En ese primer año las Kalex no tuvieron un gran éxito, sin ningún resultado destacado y con Sergio Gadea como mejor piloto, acabando en 17ª posición final, aunque logró un segundo puesto en Italia.

La siguiente de la lista es la Motobi, una moto que realmente sólo tenía el nombre de la firma italiana asociada en su momento a Benelli, y que estaba en manos del



2010 MOTOBİ TSR6

TSR, una pequeña compañía japonesa, situada muy cerca del Circuito de Suzuka, ya había logrado un importante éxito con sus 250 carreras cliente dotadas de motores Honda RS250R, y adoptó una técnica similar en su Moto2, incluso con detalles que ya parecían de otros tiempos como el hecho de mantener una pipa de dirección cerrada y emplear un conducto de aire curvado con la entrada bajo la tija, o un subchasis inicial de tubo en vez de una estructura autopoortante de carbono más rígida y ligera. La tendencia a construir un chasis muy rígido lateralmente también pasó su peaje inicial y el chatter obligó a ir modificando rigideces a lo largo de la sesión.

Kalex

2010 supuso el estreno de Moto2, una categoría especialmente indicada para chasis proyectados y fabricados por pequeñas ingenierías. En 2009 se sucedían las reuniones de las escuderías con los fabricantes que ofrecían sus alternativas visitas a fábricas a partir de las cuales las escuderías iban a hacer sus apuestas. Armin Juppenlatz, un alemán con muchos años en el paddock, apareció con el dossier de una compañía con sede en Bobingen, a 90 km de Múnich, que estaba formada solo por dos ingenieros: Klaus Hirsekorn y Alex Baumgärtel. Una empresa llamada Kalex, acrónimo de las iniciales de los nombres de sus propietarios. Trató de hacer contactos, pero no tuvo demasiada suerte hasta que se cruzó en su camino Sito Pons y su jefe de mecánicos, Santi Mulero. El equipo había sido la casa de Antonio Cobas, y en su seno se habían creado las Siroko y Kobas y tenían un gran conocimiento de lo que era necesario para hacer una moto de carreras. Después de estudiar todos los proyectos que llegaron, apareció el de Kalex, unos alemanes desconocidos en el mundo de las dos ruedas, que sólo habían hecho una moto para divertirse, y tras reunirse en Múnich, Santi Mulero entendió enseguida que esa empresa era el sitio idóneo para su proyecto. Kalex sumaba a Baumgärtel como ingeniero con cierta experiencia en proyectar a Hirsekorn, que había trabajado mucho tiempo en procesos de fabricación, con una larga trayectoria en control de calidad. El trabajo en el ordenador se conjuntó con la aportación de Mulero para poner a punto la moto y poner en contacto con la realidad de los circuitos y el trabajo con los pilotos, donde no tenían experiencia. A partir de ahí, Kalex acabó convirtiéndose en la marca líder indiscutible de la categoría, ganando desde 2011 a 2023 todos los títulos excepto uno.



El chasis de la Moriwaki, una estructura mixta de piezas mecanizadas y planchas de chapa, se mostró menos rígido y se adaptó mejor a los neumáticos Dunlop de la categoría.





equipo de Gianluca Montiron. El fabricante del chasis era TSR, el fabricante un viejo conocido por entonces en el Mundial, ya que la empresa con sede en Suzuka había construido con éxito chasis para las Honda RS250R en el pasado. Su Moto2 mantenía su tradicional forma de entender una moto de carreras, ya que en su primera versión se mantenía el subchasis de tubos y el chasis no disponía de una pipa de dirección abierta para permitir el paso del aire, sino que se redirigía por su parte inferior, con un canal por encima del radiador. La moto recordaba inmediatamente a sus dos y medio, aunque no estuviesen pintadas de azul eléctrico y patrocinadas por la compañía japonesa de embragues FCC.

La Motobi logró ganar en manos de Alex de Angelis la carrera de Australia y hacer otros dos podios a final de temporada confirmando su evolución, y no acusado tanto chatter como otros modelos, aunque dependía del tipo de neumático, y se acabó construyendo un segundo chasis con los tirantes laterales de sujeción del motor menos robustos para dar más flexibilidad lateral. El bastidor tenía una estructura mixta bastante tradicional, con los extremos mecanizados y las vigas laterales en chapa, con la adecuada regulación del ángulo de dirección, tres posiciones del offset en la pipa y altura del basculante. Igualmente, el basculante tenía los soportes mecanizados, las vigas extruidas y los refuerzos en chapa.

Se realizó a lo largo de la temporada un nuevo chasis con diferente rigidez lateral a base de modificar el tirante delantero de sujeción del motor, algo a lo que se unieron cambios en la posición del piloto y que respecto al primer prototipo se cambiara



Kalex no brilló en su primera temporada en el Mundial, y su único resultado destacado fue la segunda posición de Sergio Gadea en el circuito de Mugello.

Neumáticos baratos

Uno de los mayores presupuestos en las carreras actuales es sin duda el de los neumáticos. El agarre de las gomas es increíble, pero su duración también es pequeña, y además la multiplicación de las opciones obliga a que haya modelos con características diferentes, que obligan a multiplicar su número y el coste. Cuando se diseñó la categoría de Moto2, uno de los aspectos fundamentales era el control del presupuesto, y Dorna decidió, como ya se hacía en el Mundial de Superbike, contratar un suministrador único, que además serviría como patrocinador. Finalmente, Dunlop se adjudicó el contrato y se decidió acotar el número de neumáticos a usar en cada carrera por cada piloto a 18, ocho delanteros y diez traseros, con una selección que no iba a ser muy extensa, se plantearon para toda la temporada cinco y seis compuestos y un único tipo de goma de agua, eliminándose además las de calificación. Los equipos tendrían todos los mismos neumáticos, con un coste por piloto de 40.000 € a lo largo de toda la temporada, lo que teniendo en cuenta que se realizaban 17 carreras, hacía que el coste unitario fuese de 131 €, bastante económico.



el depósito de gasolina y el subchasis tubular para pasar a uno autoportante de fibra de carbono. Como en la mayoría de las motos, Öhlins y Brembo suministraban junto a Marchesini los componentes. El peso era de 140 kg y el carenado había sido desarrollado también a partir del que empleaban las 250 cc de la marca, con la diferencia respecto a lo habitual de utilizar frenos Nissin.

La primera campeona de la categoría fue la Moriwaki, una firma que había tenido una tradicional asociación con Honda, algo que casi obligaba a su participación en Moto2. La firma construyó una moto basada en sus motos de carreras anteriores que como es tradicional en Oriente combinaba elementos mecanizados, extruidos y estampados en el bastidor. La Moriwaki MD600 incluso mantenía el subchasis tubular de aluminio por debajo de la carrocería de fibra de carbono de la silleta. El chasis tenía una zona lateral con una estructura abierta en la zona de anclaje delantero del motor y la pipa abierta, además de la habitual regulación del ángulo de dirección, con tres posiciones del offset en la pipa y de la altura del basculante, que tenía los soportes mecanizados en duraluminio, las vigas extruidas y los refuerzos en chapa. A lo largo de la temporada se realizaron dos nuevos chasis y tres basculantes con diferente balance de rigidez para intentar eliminar el chattering. También tres radiadores diferentes para solucionar los problemas de refrigeración y tres carenados por parte de Motoart, el último de ellos sin aberturas laterales, además de seis escapes diferentes.

Toni Elías acabó convirtiéndose en el primer Campeón del Mundo de Moto2, dominando la temporada de principio a fin, con siete victorias y un segundo puesto, que le permitieron aventajar a final de año en 70 puntos a Julián Simón. **M**

MARIANO URDÍN

¡VUELVE EL ESPECTÁCULO!



Se terminó la sequía! ¡La luz al final del túnel! ¡Vuelve la pasión! ¡Comienza la temporada de carreras 2025! La verdad es que se me ha hecho largo el final del otoño e invierno, parecía que no iba a llegar nunca ese esperado uno de marzo con la carrera al sprint de MotoGP en Tailandia y tampoco me perdí ni una de las del fin de semana anterior de Superbikes en Australia. Ya casi no podía aguantar más, ¡las necesitaba!

No cabe duda que Ducati continua al frente de todas las miradas, a pesar de haber perdido este año dos motos de la parrilla que las ha ganado Yamaha al incorporar el equipo Pramac con Miller y Oliveira a sus filas. KTM ha vivido un invierno dramático envuelta en sus dificultades financieras, con la incertidumbre de ver a una potencia tambaleándose de cara al curso 2025, aunque ellos siempre aseguraron que no afectaría en nada a la competición, aunque evidentemente, todos dudamos de esa afirmación. Por su parte, Honda y Yamaha se reinventaron sobre la marcha, apostando por innovaciones y estrategias audaces para no quedarse atrás en una competición donde marcaron la pauta durante muchos años.

Y en medio de todo este torbellino de cambios, la tragedia golpeó de forma inesperada a uno de sus principales protagonistas: Jorge Martín. En la primera jornada de pruebas en el test de Sepang, sufrió una lesión que puso en jaque sus esperanzas. Apenas estrenaba su flamante Aprilia, y la mala suerte decidió interponerse en su camino por partida doble. Apenas había completado media docena de vueltas cuando sufrió un feísimo accidente, una caída que me dolió el cuerpo solo con verla, salió volando por encima de la moto y cayó como un saco contra el asfalto fracturándose huesos de su mano derecha y pie izquierdo. Después de verla muchas veces, todavía me parece que salió bien librado del percance. Pero la cosa no termina ahí, vuelve a toda prisa a España, se opera con éxito y comienza una rápida recuperación e intentar estar listo para la carrera inaugural tres semanas después. La cosa parece que va bien, comienza a entrenar con su moto de supermotard en el karting de Menargues (Lleida) y la mala suerte se ceba nuevamente con el madrileño, sufre una otra caída en la que esta vez se rompe huesos de la mano izquierda, el cúbito y el calcáneo (en el talón) que le mandan nuevamente a la clínica Dexeus para una nueva intervención. Definitivamente el actual Campeón no ha empezado con buen pie ni buenas manos su etapa en Aprilia. Sinceramente le recomendaría calma, que se recupere y que no tenga prisa, la temporada es muy larga y pienso que deberá tomársela como de adaptación a su nueva montura. No creo que le veamos hasta Qatar el 11 de abril.

Y bueno, por fin llegó el Gran Premio de Tailandia, donde los pilotos españoles han vuelto a escribir una de las páginas más

brillantes de la historia reciente. En Moto3 y Moto2 se vivieron combates reñidos, cargados de adrenalina y habilidad, pero fue en MotoGP donde se desató la euforia. Marc Márquez se lució con una actuación de las de hace años, dejando a todos boquiabiertos con su enorme velocidad e inteligencia para gestionar cada una de las fases del Gran Premio. Mientras que su hermano Alex sorprendía casi más, con un pilotaje agresivo y sin errores, cargado de determinación, logrando mantener a raya a todo un Pecco Bagnaia que se resignaba, con indudable frustración, a mantener el tercer lugar por detrás de los hermanos de Cervera.

Esta primera cita del 2025 no me ha podido satisfacer más, aunque también tengo claro que esto no ha hecho más que empezar, pero desde luego la temporada 2025 de MotoGP se perfila como inolvidable. Creo que será un espectáculo que recordaremos mucho tiempo y la pista de Tailandia fue el escenario perfecto para un inicio de temporada con la que toda la afición española estábamos soñando. Este arranque nos invita a seguir soñando y tengo la alegría de que nos quedan 21 GP más a lo largo y ancho del globo, América del Norte y del Sur, Asia, Australia, Oceanía y la vieja Europa. Estoy seguro que nos esperan situaciones y momentos memorables que quedarán grabados en la historia, la temporada se inaugura dejando claro que el motociclismo y MotoGP en particular, es sin duda el mejor espectáculo del mundo del motor, le pregunté a la Inteligencia Artificial y un poco cursi a mi entender me dijo: "Es un viaje lleno de emociones desafíos y promesas, en cada carrera se esculpe una nueva leyenda que inspira una historia que va más allá de la competición, es el reflejo de un espíritu indomable, la fusión perfecta entre la tradición, la innovación y el coraje de quienes se atreven a desafiar los límites. En este universo de velocidad, la pista se convierte en un lienzo y cada piloto en un artista". La IA es toda una poetisa, jajaja...

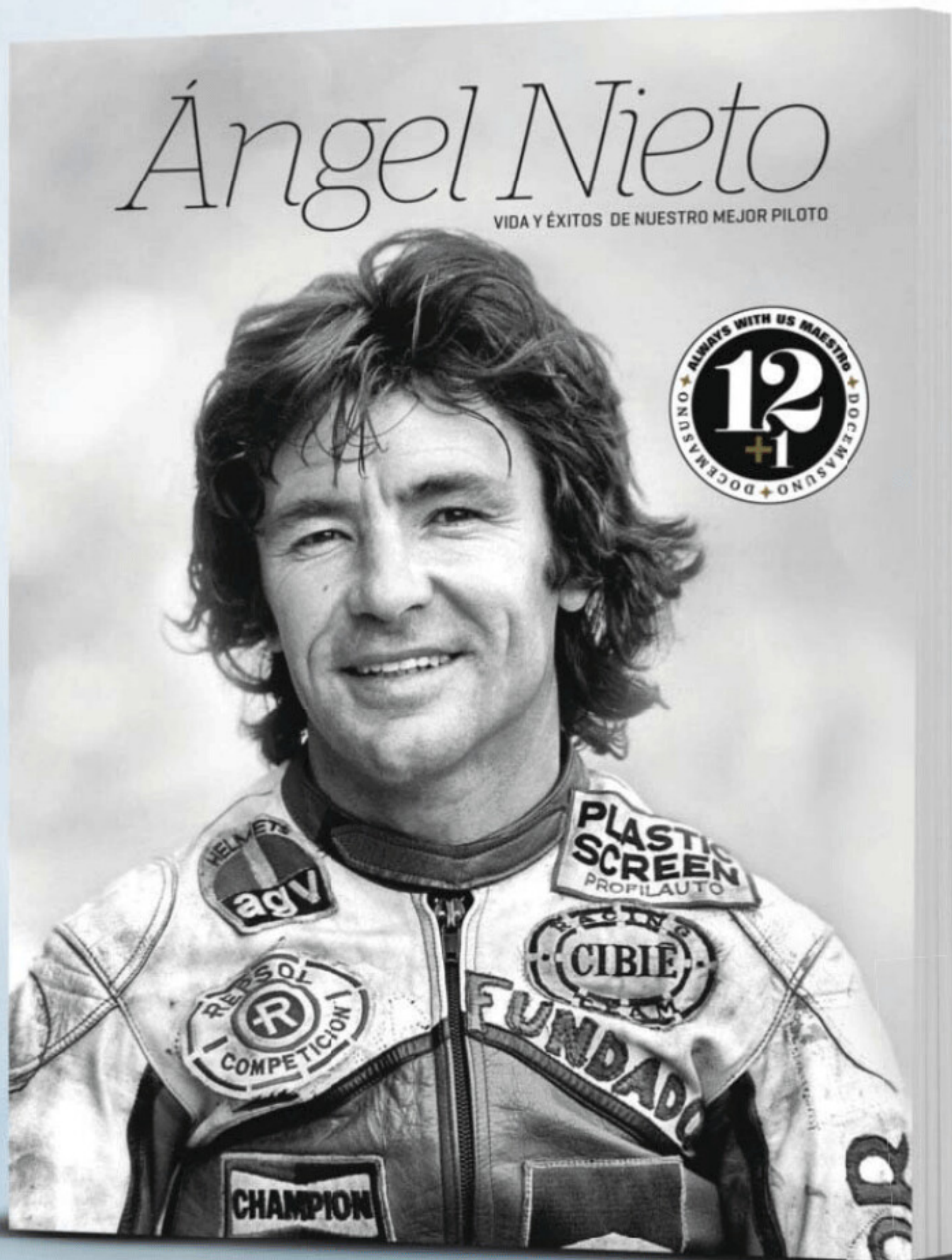
No quiero terminar sin hacer una mención a "el otro Campeonato" del que tampoco me pienso perder ni una carrera, el de Superbike 2025. Comenzó en Phillip Island, uno de mis circuitos favorito y arrancó con fuerza en esta primera cita dejando muy claro quién va a mandar: la Ducati Panigale V4 que ocupan las cinco primeras posiciones de la clasificación general después de la primera carrera y siguen compitiendo con el modelo del año pasado (?). También creo que este año puede ser el de Nicolo Bulega le he visto fuerte y con la determinación que le faltaba, pero no hay que olvidar a nuestro Álvaro Bautista, va segundo y todavía tiene muchas cosas que decir en el presente campeonato.

¿Y qué pasó con el dominador de la temporada pasada y campeón en título Toprak Razgatlioglu? Pues tuvo un fin de semana complicado y se enrabietó mucho por la falta de competitividad de su BMW, hasta el punto de insinuar que puede abandonar este Campeonato que puede convertirse en una "Copa Ducati". Comprendo su frustración, ya que BMW, tras ganar el título en 2024 con un prototipo de chasis, ha tenido que volver al de 2023 por la pérdida de concesiones técnicas. Y aquí es donde está la gran incógnita: ¿por qué demonios BMW no ha homologado y puesto a la venta una moto de serie con ese chasis ganador? En lugar de eso, han retrocedido en rendimiento y ahora están sufriendo las consecuencias. No lo entiendo.

En la categoría de Supersport, los españoles Jeremy Alcoba y Jaume Masiá demostraron que no solo están aquí para hacer bullo. Ambos brillaron con actuaciones de alto nivel, peleando en los puestos de cabeza y confirmando que son dos grandes pilotos y que, en esta temporada de su debut, pueden dar mucha guerra, personalmente espero grandes cosas de ellos. Ya hablaremos. **M**

**ESTOY SEGURO QUE 2025 NOS
DEJARÁ MOMENTOS MEMORABLES
GRABADOS PARA LA HISTORIA**

Suscríbete a **MOTOCICLISMO**



6 NÚMEROS DE
MOTOCICLISMO



LIBRO DE REGALO
ANGEL NIETO
VIDA Y ÉXITOS DE NUESTRO MEJOR PILOTO

28,80
EUROS



**BONO
CULT
URAL**

SI CUMPLES **18 AÑOS**,
SUSCRÍBETE CON EL
BONO CULTURAL JOVEN

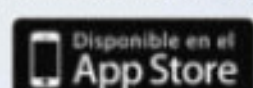


91 060 44 83

Horario: Horario: L-V de 9 a 18h

suscripciones.sportlifeiberica.es

Válido para forma de pago con tarjeta de crédito. Oferta solo válida para España para revista en papel (50 primeras solicitudes). Quedan excluidos los objetos promocionales de portada. BÚSCALA TAMBIÉN EN SPORT LIFE IBÉRICA STORE



ROADS
OF LIFE

**TRACER 9
GT**

Y-AMT



684 km



2802 m



12 %



ROAD TO > ROUTE DES GRANDES ALPES
44.0548° N, 6.8483° E

TRACER 9 GT

AHORA DESDE 189€ AL MES*

Entrada 4.501,98 €. 1 cuota de 192,17 €, 34 cuotas de 189,00 € y 1 cuota de 7.379,55 €.

T.A.E. 7,47%



www.yamaha-motor.eu

YAMAHAMOTOR
SERVICIOS | **YAMALUBE** | **MY GARAGE**

Download on the
App Store

GET IT ON
Google play

YAMAHA
Revs Your Heart

Financiación de YAMAHA Tracer 9 GT. Precio al contado 16.399,00 €. Entrada 4.501,98 €. Plazo 36 meses, 1 cuota de 192,17 €, 34 cuotas de 189,00 € y 1 cuota de 7.379,55 €. Tipo Deudor 5,49% T.A.E. 7,47% (La T.A.E., así como la primera cuota podrá variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3,90 % 463,98 € Financiado. Intereses 1.636,72 €, Importe Total del Crédito 12.361,00 €, Coste Total del Crédito 2.100,70 €, Importe Total Adeudado 13.997,72 €, Precio Total a Plazos 18.499,70 €. Siendo el día de contratación 02/12/2024 y primer pago el 02/01/2025. Oferta válida hasta el 30/06/2025. Sistema de amortización Francés. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A.



Esta REVISTA fue DESCARGADA de JAROCHOS. Puedes
accesar a nuestro GRUPO PRINCIPAL en TELEGRAM a través
del Grupo de paso

@PurgatorioJarocho
<https://t.me/purgatoriojarocho>

En Jarocho NO promovemos ni incentivamos el uso inadecuado de autoría intelectual, solo compartimos material que ya se encuentra en Internet con una simple búsqueda en cualquier buscador o en sitios como PDFMagazine, WordlMagz, etc.
Si piensas que se están socavando tus derechos de autor mándanos un mensaje (con previa identificación como portador de los derechos sobre el material reclamado) solicitando la retirada del material.